

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar

Interdiszciplináris Doktori Iskola

Európa és a magyarság a 18–20. században

Történettudományi Doktori Program

A vasúthálózat kiépülése a Székelyföldön

és szerepe a régió modernizációjában

(1868–1915)

PhD-disszertáció

Témavezető:

Dr. habil. Majdán János

Egyetemi docens

Készítette:

Gidó Csaba

Phd-hallgató

Pécs, 2011.

Tartalomjegyzék

Előszó	2
I. Források és a téma kutatási lehetőségei	5
II. Az erdélyi vasútépítés hőskora	12
II. 1. A gőzmozdony diadala a Kárpát-medencében	12
II. 2. Erdélyi vasútvonal-tervek az osztrák abszolutizmus idején	20
II. 3. A magyar kormányok vasútpolitikája a dualizmus korában.....	28
II. 4. A Magyar Keleti Vasút	35
II. 5. A Brassó–Predeal vasútvonal	49
III. Székelyföld a vasútépítés korszakában.....	55
III. 1. A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonala.....	69
III. 2. Helyi érdekű vasútépítkezések a Székelyföldön	76
III. 2. 1. A Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasút	85
III. 2. 2. A Nagy-Küküllő-völgyi vasút és az Ugron–Daniel-féle székely vasút terve.....	89
III. 2. 3. A háromszéki vicinális építéstörténete	101
III. 2. 4. A Kis-Küküllő-völgyi vasút	112
III. 3. A magyar állam vasútépítése Székelyföldön.....	127
III. 3. 1. A székely körvasút első szakasza	132
III. 3. 2. A székely körvasút befejezése	146
III. 4. Keskenyvágányú vasutak Székelyföldön: A Maros–Torda helyi érdekű keskenyvágányú vasúthálózat.....	158
IV. A vasút, mint a modernizáció eszköze a Székelyföldön	170
IV. 1. A székelyföldi tutajozás és közúthálózat.....	174
IV. 2. Székelyföldi iparvasutak	182
IV. 3. Vállalkozók, mérnökök, munkások a székelyföldi vasútépítkezéseken.....	186
IV. 5. Utazás a gőzparipán.....	217
IV. 6. A székelyföldi városok gazdasági vonzáskörzete a vasúti forgalom szempontjából	233
IV. 7. Vasút és a székelyföldi fürdők	253
Összegzés	259
Források és szakirodalom	263
Mellékletek	280

Előszó

Másodéves kolozsvári egyetemista hallgatóként egy Székelyudvarhely–Kolozsvár közti vasúti utazás adta az ihletet e téma kutatásához. Kezdetben meglehetősen ismeretlen terepen mozogtam és tanácsért az akkori kolozsvári Modernkori Történeti Intézetben kutatóként dolgozó Egyed Ákos történészhez fordultam. Szakmai irányítása révén ismerkedtem meg az erdélyi, illetve a magyarországi szakirodalommal. Kezdeti lépéseimet Magyari András történész, az egyetemi szakdolgozatom irányítója felügyelte. Kutatásaim továbbfejlesztése során találkoztam Majdán János történésszel, akinek az irányításával és segítségével a különböző kis- és néha egymással összefüggésben nem álló írásaim egy egységes egésszé kovácsolódtak.

A 19. század egyik legjelentősebb technikai csodájáról, a vasútról, Székelyföld vonatkozásában nem állt rendelkezésemre modern feldolgozás, így mintát a magyarországi szakirodalomból kerestem. Leginkább a Majdán János által feldolgozott dunántúli helyi érdekű vasutak történetéhez tudnám hasonlítani a székelyföldi vasutak helyzetét. Előtanulmányok hiányában az alapkutatásokat magamnak kellett elvégeznem.

Székelyföld, – akár Bécsből, akár Budapestről nézték az Osztrák-Magyar Monarchia korában, – az ország egyik periférikus térsége volt, és ezt a helyzetét sajnos napjainkig most már Bukarestből tekintve is sikerült konzerválnia. Az infrastruktúra elmaradottsága a mai napig a térség legnagyobb gondja. A közlekedési hálózat helyzete pedig egyfajta tükörképe a régió társadalmi és gazdasági helyzetének. A kutatásaim indításakor több kérdés merült fel bennem: Miért Székelyföld kapcsolódott be utoljára a magyar vasúthálózat vérkeringésébe? Miért csak kisebb szakaszokban és egymástól jelentős időtávolságban épültek ki a székely vasúthálózat vonalai? Kik voltak, akik felismerték a vasút szükségességét és vállalkoztak a helyi érdekű vasútvonalak kiépítésére? Mikor és miért kapcsolódott be az állam a térség vasútépítkezésébe? Miért nem tudott kialakulni egy egységes székely vasúthálózat, amely ténylegesen lendületet adott volna a térség gazdasági és társadalmi fejlődésének? Milyen szerepet töltött be a magyar állam a régió infrastrukturális fejlesztésében? Elősegítette-e a vasútépítkezés a térség gazdasági és társadalmi modernizációját? Hatással volt-e a vasút a székely városok fejlődésére?

A kutatásaim kezdetén a fenti kérdésekből indultam ki. A székelyföldi infrastruktúra és ezen belül a vasúthálózat kérdése minden szinten kapcsolatban áll a térség sajátos

periférikus helyzetéből adódó fejlődési kérdésekkel. A régió fejlődésének történetét a vasút szerepének feltárása nélkül nem lehet megérteni.

A disszertációm a vasút hőkora és az erdélyi fővasútvonal körüli viták bemutatása által közel száz év történetét öleli fel. A ténylegesen kutatott rész időkerete az 1868–1915 közti korszak. Választásomat az indokolja, hogy 1868-ban kezdődött el a Magyar Keleti Vasút építése, amelynek egyik szárnyvonala érintette Székelyföldet, és 1915-ben adták át a forgalomnak az utolsó székelyföldi vasútvonalat. Vizsgálódásom Székelyföldre és a szomszédos vármegyékre összpontosít. Magyarországgal és Erdély többi régióival csak érintőlegesen foglalkozom. Az értekezésemben ténylegesen a négy helyi érdekű vasút, a székely körvasút és a Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vasút által érintett: Csík, Háromszék, Maros-Torda, Udvarhely, Brassó és Kis-Küküllő vármegyék területére szűkítettem a vizsgálódás tárgyát.

Értekezésem első részében a vasút korai történetét igyekeztem végigkísérni mind európai, mind szűkebb magyar viszonyok között. Ezt követően került sor az erdélyi helyzet ismertetésére és a Magyar Keleti Vasútnak a bemutatására. A Magyar Keleti Vasút építéstörténetének részleteitől- és elsősorban a vasútépítés háttérében meghúzódó pénzügyi műveletek bemutatásától eltekintettem, mert az erdélyi fővonal csak éppen érintette Székelyföld területét, amely a kutatásom tényleges földrajzi területét jelenti. Másrészt a Magyar Keleti Vasút építéstörténetével már többen is foglalkoztak, e téren mindenképpen Pogány Mária történész munkáját emelném ki.¹

A harmadik fejezetben kerül bemutatásra Székelyföld általános gazdasági és társadalmi arculata, a magyar kormányok vasútpolitikája, a térség vasútvonalainak építéstörténete a rendelkezésre álló források függvényében.

Az utolsó fejezetben a vasút társadalmi, gazdasági és kulturális hatását kísérem végig. Nyomon követem, hogy milyen pénzügyi intézmények álltak a székelyföldi vicinálisok építésének, majd a később alakuló helyi érdekű vasúti részvénytársaságok háttérében, kik voltak a vállalkozók, alvállalkozók és munkások. A levéltári források és sajtó segítségével láthatóvá válnak a vasútvonalak építésekor felmerülő rendészeti, közegészségügyi, élelmiszerellátási gondok, a helyi lakosság félelmei, viszonyulása a településére érkező több ezer idegen vállalkozóhoz, munkáshoz. Külön alfejezetben vizsgálom a vasútállomás morfológiai hatását a székelyföldi városok fejlődésére. Bemutatásra kerül a székelyföldi

¹ Pogány Mária: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában. (1845–1873)*. Budapest, 1980, Akadémiai Kiadó. (továbbiakban: Pogány, 1980.)

vonalak személy-, illetve teheráruforgalmának alakulása és a vasút hatása a székelyföldi fürdők fejlődésére.

A dolgozatomban próbáltam nem elveszni a technikai részletkérdésekben. A disszertáció újszerűsége, hogy egy olyan interdiszciplináris munka, amelynek közlekedés-, technika-, életmód-történeti, település-földrajzi vonatkozásai vannak. Munkámban együtt igyekeztem vizsgálni a székelyföldi régió vasúthálózatának fejlődéstörténetét, és annak kihatásait a mindennapokban. Célom volt a téma alapos feltárása, hogy hozzájáruljak a székelyföldi infrastruktúra történeti múltjának jobb megismeréséhez.

Végül szeretnék mindazoknak köszönetet mondani, akik a disszertáció megírásában segítettek, támogattak: szüleimnek, testvéremnek, tanárainknak, kollégáknak, barátoknak, a levéltárak és könyvtárak munkatársainak. Név szerint is szeretném megemlíteni: Majdán Jánost, a doktori munkám témavezetőjét, aki az elmúlt években irányította lépéseim, a már sajnos elhunyt Magyar András, aki az egyetemi tanulmányaim és szakdolgozatom irányítója volt. Székelyföld kiváló kutatói, akik segítségemre voltak: Egyed Ákos, Pál Judit, Róth András Lajos, Hermann Gusztáv-Mihály. Köszönöm Elekes Tibornak a Székelyföldre vonatkozó térképeket (3–5. ábrák) és javaslatait a régió természetföldrajzi arculatának bemutatásához. Végezetül, de nem utolsó sorban szeretnék köszönetet mondani a disszertációm műhelyvitáján jelenlévő személyek értékes kritikai észrevételeinek és javaslatainak. Köszönettel tartozom a Magyar Köztársaság Oktatási Minisztériuma keretében működő Határon Túli Magyar Ösztöndíjtanács támogatásának, amelynek révén a doktori képzésem ideje alatt állami ösztöndíjban részesülhettem.

I. Források és a téma kutatási lehetőségei

A vasútnak a híre a külföldön tanuló, utazó értelmiség, arisztokrácia elbeszélései révén, valamint a külföldi sajtón keresztül érkezett a Kárpát-medencébe. A magyar elit tagjai közül többen Angliában ismerkedtek meg a gőzparipa csodálatos világával. Nyugat-európai utazásaikról hazatérve útleírásaikban, illetve a korabeli sajtó hasábjain fejtették ki véleményüket az új közlekedési eszközről, annak gazdasági és társadalmi hasznáról, ugyanakkor megrajzolták az első magyar vasútvonal terveket. Az elsők között írnak a vasútról az erdélyi Bölöni Farkas Sándor,² illetve gróf Széchenyi István. Mindketten megtapasztalhatták Angliában a vasúton való utazás élményét.

Az 1840-es években, Széchenyi vezetésével, erőteljes mozgalom bontakozott ki Magyarországon a vasút építésének az érdekében. A reformkorban megszülető első vasúti törvények és a sajtóban kirobbanó viták arra készítették Széchenyi Istvánt, hogy megfogalmazza az első országos közlekedésfejlesztési elképzelését. Ilyen céllal látott napvilágot 1848 januárjában Pozsonyban a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munka, amelyben Széchenyi ismerteti a hazai közlekedés valamennyi ágának a fejlesztési tervét.

Széchenyi kortársa, Lónyai Menyhért a közlekedési eszközök összehasonlítása által felvázolta az infrastruktúra tényleges helyzetét és gazdaságra kifejtett hatását Magyarországon.³ Kijelentette, hogy a vasút mind gyorsaság, mind gazdaságosság szempontjából előnyösebb, mint a közút vagy vízi út, de csak együttes fejlesztésük előnyös a nemzetgazdaság számára.

Az 1848–1849-es forradalom után a sajtóban komoly vita alakult ki a vasúti hálózat fejlesztésének irányáról és módozatairól. Az erdélyi sajtó mindvégig figyelemmel kísérte a magyarországi vasútépítkezéseket és azt, hogy milyen irányból közeledik a sínpálya Erdély határához. Az erdélyi vonal kérdésében a magyar mérnöki társadalom is hallatta hangját. Hollán Ernő kifejtette, hogy az egyedüli helyes iránya az erdélyi fővonalnak a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó irány.⁴ Az erdélyi elit körében az 1850-es évek végétől – mikor vasúthoz jutott Arad és Nagyvárad – vita alakult ki, hogy melyik városból induljon ki az erdélyi fővonal. Az erdélyi szászok, illetve a dél-erdélyi románság egy része az Arad–Nagyszeben–

² Bölöni Farkas Sándor: *Utazás Észak Amerikában*. Kolozsvár, 1834, Tilsch. (továbbiakban: Bölöni, 1834.)

³ Lónyai Menyhért: *Hazánk anyagi érdekeiről*. Pest, 1848, Geibel Károly. (továbbiakban: Lónyai, 1848.)

⁴ Hollán Ernő: *Magyarország vasúthálózatának rendszere*. Bécs, 1856, Sommer Lipót. (továbbiakban: Hollán, 1856.)

Vöröstorony vasutat, míg a magyar társadalom, illetve a brassói román és szász közösségek a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat támogatták.

A kiegyezést követően felgyorsultak az építkezések. Az 1867–1944 között megjelenő *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* megszakítások nélkül kisebb-nagyobb tanulmányokat közölt a vasútépítésekről. A Közlöny oldalain a korabeli mérnöki szaktekintélyek írásai kaptak helyet, tanulmányaikban a vasútépítés mérnöki megoldásait tárták részletesen az olvasóközönség elé. Több tanulmány mutatta be egy-egy vasútvonal építési folyamatát és annak kihatását a gazdasági és társadalmi életre.

Az erdélyi vasúttörténet meghatározó pillanata az Első Erdélyi Vasút és a Magyar Keleti Vasút építése volt. A gigászi munka felkeltette az erdélyi társadalom érdeklődését, így szaklapokban, napi- és hetilapokban rendszeresen jelentek meg híradások a munkálatokról. A Magyar Keleti Vasút első szakaszának a Nagyvárad–Kolozsvár vonalrésznek a megépítése után Lukács Béla, a későbbi kereskedelmi miniszter is beutazta az újonnan megnyitott vasutat. A *Magyar Keleti Vasút* című művében rámutatott a vonal hiányosságaira, és leírást nyújtott a vasút által érintett vidékről. A vonalról részletes ismertetést közölt a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) kolozsvári üzletvezetősége által 1883-ban kiadott *A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése* című munka. A Magyar Keleti Vasút építése alatt, majd azt követően, az erdélyi társadalmat leginkább az erdélyi és a romániai vasutak közti csatlakozási pont foglalkoztatta. Többen kifejtették nézeteiket arról, hogy melyik szoroson volna a legjobb megvalósítani a csatlakozást. 1870-ben a székelyföldi képviselők a kormánynak az Ojtoz-szorosai csatlakozást ajánlották, mert így gyorsabban kapcsolatot lehet teremteni az épülő moldvai vasútvonalakkal és a dunai, valamint a Fekete-tengeri kikötőkkel.⁵ A két kormány végül a Tömös-szorosai, illetve az orsovai csatlakozás mellett döntött.⁶

A vasútvonalakról nyomtatásban megjelent elképzelések esetében 1879-ig nem esett szó a helyi érdekű vasutakról. Boros Béni 1879-ben számolt be az első magyarországi vicinális vasútvonal építéséről és működési tapasztalatairól.⁷ Az első helyi érdekű vasútvonal sikere fenntartotta az érdeklődést az olcsó vasutak iránt. Kállay Béni tanulmányában pontos információkat közölt az engedélyezési eljárástól kezdve a kivitelezésig és a működésig.⁸ A szakemberek tapasztalatai, a kormányzati körök elismerése és támogatása, a befektetők

⁵ *Emlékirat a keleti vasútnak csatlakozási pontjára nézve*. Pest, 1870, k.n.

⁶ Ifj. Perczel Mór: A Brassó–tömösi vasút. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1880. 14. évf. 1. füzet. 1–18. (továbbiakban: Perczel, 1880.)

⁷ Boros Béni: Az Arad–körösvölgyi vasút ismertetése. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* XIII. évf. 1879. 4. füzet. 327–372.

⁸ Kállay Béni: *Olcsó vidéki vasutak Magyarországon*. Budapest, 1881, Athenaeum.

gazdasági sikerei felgyorsították a vicinális vasutak építését. Országszerte, így Erdélyben is egymás után kérték a különböző tájegységek a helyi érdekű vasútépítési engedélyeket. A több száz kilométeres vasúthálózat megépülése megváltoztatta a közlekedési viszonyokat az ország területén. Érdemes megemlíteni Dobiecki Sándort aki az 1890-es években sokat foglalkozik a magyarországi vicinálisok ügyével és több erdélyi helyi érdekű vasút engedélyezésénél illetve ellenőrzésénél jelen van.⁹

Magyarország első közlekedéstörténeti szintézise Csíkvári (Wühl) Jákó nevéhez fűződik, aki a meglévő vonalak építéstörténete mellett az európai vasútvonalakra is kitekintést nyújtott.¹⁰ A 20. század elején indult útjára a *Közlekedési Szakkönyvtár* című sorozat. A sorozat szerzői a vasút-technikai ismeretek átadása mellett figyelemmel követték a vonat hatását a kulturális, társadalmi és gazdasági életre. A sorozatot Képesy Árpád kereskedelemügyi miniszteri osztálytanácsos szerkesztette.¹¹ A *Közlekedési Szakkönyvtár* kiadásában 1908–1910 között 36 kötet jelent meg. Ujhelyi Géza 1910-ben kiadott munkája végig követi a magyar vasútépítés legjelentősebb szakaszait, illetve vázlatosan bemutatja a különböző európai országok vasúthálózatának kialakulását. A könyv függeléke a magyar vasútépítés történetének legfontosabb dokumentumait vonultatja fel.¹²

A székelyföldi vasút történetével foglalkozó munkák közül érdemes megemlíteni Borszéky Soma írásait, aki a 20. század első évtizedében több alkalommal is felszólalt az összefüggő székely vasúthálózat megvalósítása érdekében.¹³

A két világháború közti időszakban került kiadásra Miklós Imre *A magyar vasutasság oknyomozó történelme* című munkája, amely a kezdetektől 1936-ig követi figyelemmel a magyar vasutasság helyzetét. A könyv hasznosságát emeli, hogy a szerző közzéteszi a magyar vasúttörténet meghatározó személyiségeinek rövid életrajzát, a vasúti üzletvezetőségek tisztviselőinek listáját, valamint a legfontosabb vasúti törvényeket és rendeleteket.

A 20. század utolsó két évtizedétől, a történészek figyelme ismét a vasút irányába fordult. A történetírás hosszú ideig nem tulajdonított nagyobb érdeklődést a közlekedés

⁹ Dobiecki Sándor: *Helyiérdekű vasutak alapítása, építése és üzlete*. Budapest, 1893, Magyar Mérnök és Építész-Egylet Könyvkiadó. (továbbiakban: Dobiecki, 1893.)

¹⁰ Wühl Jákó: *A világforgalom eszközei a vasutak, posták és távírdák*. Budapest, 1877, Posner Nyomda. *Magyar Vasúti Lexikon, vasúti alkalmazottak, valamint a vasúti ügyek iránt érdeklődő művelt közönség számára*. (szerk. Wühl Jákó) Budapest, 1879, Kiadja Rautmann Frigyes. Csíkvári Jákó: *A közlekedés története. A vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története*. I–II. köt. Budapest, 1882–1883, Franklin-Társulat könyvnyomdája.

¹¹ Képesy Árpád: *A magyar vasúti története*. Budapest, 1908, Wodianer. (*Közlekedési Szakkönyvtár* I. 1.) (továbbiakban: Képesy, 1908.)

¹² Ujhelyi Géza: *A vasúti története*. Budapest, 1910, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. (továbbiakban: Ujhelyi, 1910.)

¹³ Borszéky Soma: *A székely vasutakról*. Sepsiszentgyörgy, 1905, Jókai Nyomda. (továbbiakban: Borszéky, 1905.) Borszéky Soma: *Székely vasutat a székelységnek*. Székelyudvarhely, 1905, Betegh Nyomda.

történetnek. A különböző infrastrukturális ágak történelmi múltjával leginkább az illető szakágazatban dolgozó értelmiségiek foglalkoztak, aminek következtében főként technikátörténeti munkák íródtak. Ezekben a technikai részletkérdések kerültek előtérbe, az infrastrukturális beruházások gazdasági vagy társadalmi hatásai pedig nem, vagy csak utalások szintjén szerepeltek. A történész-társadalom érdeklődését a közlekedés gazdasági hatásai keltették fel. Ez esetben azonban magának az építésnek a történeti folyamata maradt ki a vizsgálatokból.

A múlt század 80-as éveitől azonban egyre több gazdaságtörténész mutatott rá a vasút vagy a közút fontosságára a 19. századi gazdasági folyamatokban. A magyar vasútépítés hőskoráról 1980-ban kiváló munka jelent meg a már az előszóban említett Pogány Mária tollából. A szerző igyekezett életközelségre hozni a vasútépítés kulcsfiguráit, mindazon személyeket, akik valamilyen formában részt vettek a Tiszavidéki és a Magyar Keleti Vasút vonalainak kiépítésében és működtetésében. Írása egy társadalomrajz, gazdaságtörténeti és társadalomtörténeti láttelet.

Az utóbbi évtizedekben a vasúttörténeti kutatómunka ismét előtérbe került. Ezt példázza az 1984-ben kiadott *Vasúti Lexikon*, a *Vasúthistóriai Évkönyvek* megjelenése adatmegőrző tanulmányaival, a MÁV 125 éves jubileuma alkalmával kiadott kötet. A MÁV Rt. megbízásából készült el a *Magyar Vasúttörténet 1995–1999* között kiadott hét kötetes munka, amely részletesen bemutatja a magyar vasút fejlődését a kezdetektől 1972-ig. Sajnálatos módon a szerzők a technikai részletekre helyezték a hangsúlyt. A székelyföldi vonalak esetében több hiányosság figyelhető meg és nem vonták be a gazdaságtörténeti szakma meghatározó képviselőit, akik munkáik által egy szakszerűbb korpusz létrejöttét tették volna lehetővé.

A közlekedéstörténet múltjának vizsgálata terén ki szeretném emelni Majdán János,¹⁴ Frisnyák Zsuzsa,¹⁵ Pál Judit¹⁶ vagy Egyed Ákos¹⁷ munkásságát. Czére Béla tollából

¹⁴ Majdán János: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon*. (Pécs), 1997, MÁV. Vezérigazgatósága. (továbbiakban Majdán, 1997.) Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In: *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában*. Veszprém, 2002, Ook Press. 303–324. (továbbiakban Majdán, 2002.) Majdán János: *Modernizáció-vasút-társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja, 2010, Eötvös József Főiskolai Kiadó. (továbbiakban Majdán, 2010.)

¹⁵ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1700–2000*. Budapest, 2001, Kiadja Historia MTA Történelemtudományi Intézet. (továbbiakban: Frisnyák, 2001.) Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*. XIII. 2001–2002. Budapest, 2003, Közlekedési Múzeum. 305–320. (továbbiakban: Frisnyák, 2003.)

¹⁶ Pál Judit: A székelyföldi vasutak kezdetei és jelentőségük. In: *Acta-1997*. (Acta Hargitensia IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 273–278. Pál Judit: *Városfejlődés a Székelyföldön*. Csíkszereda, 2003, Pro-Print Könyvkiadó. (továbbiakban Pál, 2003.)

összefoglaló közlekedéstörténeti munka jelent meg.¹⁸ Erdősi Ferenc földrajzusként a közlekedés fejlődését vizsgálta és annak kihatásait a településekre, a földrajzi környezetre.¹⁹ Kövér György²⁰ és Katus László²¹ több munkája is reflektál a vasútnak a gazdasági és társadalmi folyamatokban játszott szerepére.

Az összefoglaló monográfiákban, vagy egy-egy témát körüljáró akár gazdaság-, társadalom-, várostörténeti munkákban a történészek mindig hangsúlyozzák a vasút fontosságát, de részletesebb, mélyebb kutatásokra már ritkábban került sor. A magyar történészek közül Majdán János az egyedüli, aki a vasúttörténettől el nem szakadva erre a témára összpontosít. Az elmúlt években több könyvében és tanulmányában elemezte a vasút gazdasági, társadalmi és civilizációs szerepét. Az ő érdeme, hogy tanulmányaiban a vasutat behelyezte az őt körülölelő tájba és rámutatott a vasút civilizációs szerepére is. Majdán János illetve Frisnyák Zsuzsa mutatnak rá Edvi Illés Sándornak 1896-ban kiadott munkájának jelentőségére.²² Az Edvi féle áruforgalmi kimutatások által mindkét szerző megvizsgálta, majd elemezte a vasút áruforgalmi körzeteinek kialakulását és fejlődését.

A román történetírás az elmúlt évtizedekben csak érintőlegesen foglalkozott az erdélyi vasút történeti múltjával, gazdasági és társadalomformáló szerepével. Legtöbb esetben csak rövid összefoglalók olvashatóak a vasútvonalakról. Az erdélyi vasútépítés korai szakaszára vonatkozó munkák közül érdemes megemlíteni, Olimpiu Boitoş²³ illetve H. Mureşanu,²⁴

¹⁷ Egyed Ákos: *Falu, város, civilizáció. Tanulmányok a jobbágyfelszabadítás és a kapitalizmus történetéből Erdélyben 1848–1914.* Bukarest, 1981, Kriterion Könyvkiadó. (továbbiakban: Egyed, 1981.) Egyed Ákos: *A korszerűsödő és hagyományörző Erdély.* I–II. köt. Csíkszereda, 1997, Pallas-Akadémia Könyvkiadó. (továbbiakban: Egyed, 1997.) Egyed Ákos: *Régiók versengése a vasútért Erdélyben a 19. század közepén (1848–1873).* In: Erdélyi Múzeum, 62. kötet, 2000. 1–2. füzet. 46–58. (továbbiakban: Egyed, 2000.)

¹⁸ Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)* h. n. é.n. Kiadja a MÁV Rt. Vezérigazgatósága. (továbbiakban: Czére, é.n.)

¹⁹ Erdősi Ferenc: *A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig.* Pécs, 2000, MTA Regionális Kutatások Központja. (továbbiakban: Erdősi, 2000.)

²⁰ Kövér György: *Iparosodás agrárországban.* Budapest, 1982, Gondolat. Kövér György: *A felhalmozás íve. Társadalom és gazdaságtörténeti tanulmányok.* Budapest, 2002. Új Mandátum Könyvkiadó. (továbbiakban, Kövér, 2002.)

²¹ Katus László: *Transport revolution and economic growth in Hungary.* In: *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century.* (szerk. Komlos, John) New York, 1983, Columbia University Press. 183–204. (továbbiakban: Katus, 1983.) Katus László: *Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században.* In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére.* (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadó Iroda. 385–393. (továbbiakban: Katus, 1996.)

²² Edvi Illés Sándor: *A Magyar Királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. (Kereskedelmi monográfia)* I–II. köt. Budapest, 1896, Magyar Kir. Államvasutak. (továbbiakban, Edvi II. 1896.)

²³ Boitoş, Olimpiu: *Lupta lui G. Barişiu, în 1847, pentru introducerea căilor ferate în Transilvania.* Braşov, 1945, k.n. (továbbiakban: Boitoş, 1945.)

²⁴ Mureşanu, H.: *Proiecte privind construirea primelor căi ferate în Transilvania.* In: *Anuarul Institutului de Istorie şi Arheologie Cluj-Napoca.* XVII. 1974, Editura Academiei Republicii Socialiste Române. 269–279. (továbbiakban: Mureşanu, 1974.)

tanulmányait, Radu Bellu²⁵ brassói mérnök által több kötetben közreadott vasúttörténeti kronológiát. Michel Tănase várostörténész,²⁶ a Medgyes–Segesvár és a Nagyszeben–Brassó közti vasútvonalak morfológiai hatását vizsgálta meg. Mint technikai jellegű írásokat lehet megemlíteni Șerban Lăcriteanu és Ilie Popescu munkáit, ők főként a romániai mozdonypark történeti fejlődését követik nyomon és ennek keretében külön fejezetben vizsgálják az erdélyi vonalakon szolgálatot teljesítő mozdonyokat.²⁷ A romániai közlekedés történetét követi nyomon Alexandru Cebuc és C. Mocanu munkája, kitérve az erdélyi infrastruktúra fejlődésére is.²⁸ A mai Románia területén kiépült vasútvonalak átfogó történetét adják közre a kezdetektől egészen 1959-ig Constantin Botez, Demetru Urmă és Ioan Saizu vasúttörténészek.²⁹

A székelyföldi vasúttörténet forrásadottságai behatároltak, a rendelkezésre álló források feldolgozottsága pedig alig történt meg. Nem került sor a székely vasútvonalak történeti múltjának megírására.³⁰ Újszerű megközelítésre vállalkozik Papucs András, aki a korabeli térképek segítségével próbálja bemutatni a háromszéki iparvasutakat.³¹ Kánya József a székely körvasút vizsgálatánál a vasút civilizációs szerepét domborítja ki.³² Az elmúlt években az erdélyi nosztalgia-vasúti utazásoknak és a gyimesi legkeletibb magyar vasúti őrház (30-as) megmentési akciójának köszönhetően a székelyföldi térséget és vasútvonalakat

²⁵ Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România*. I–VI. 1995–2000, Editura Feroviară.

²⁶ Tănase, Michel: Railways, towns and villages in Transylvania (Romania): Impact of the railways on urban and rural morphology. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 45–59. (továbbiakban: Tănase, 2003.)

²⁷ Lăcriteanu, Șerban – Popescu, Ilie: *Istoricul tracțiunii feroviare din România. I. 1854–1918*. București, 2003, Editura ASAB. (továbbiakban: Lăcriteanu – Popescu, 2003.) Popescu, Ilie: *Căi ferate: transporturi clasice și moderne*. București, 1987, Editura Științifică și Enciclopedică. Popescu, Ilie: *Căi ferate române: o istorie în date și imagini: aniversări feroviare-2001*. București, 2001, Editura ASAB.

²⁸ Cebuc, Alexandru – Mocanu, C.: *Din istoria transporturilor de călători în România*. București, 1967, Editura Științifică. (továbbiakban: Cebuc – Mocanu, 1967.)

²⁹ Botez, Constantin – Urmă, Demetru – Saizu, Ioan: *Epopoea feroviară românească*. București, 1977, Editura Sport-Turism. (továbbiakban: Botez – Urmă – Saizu, 1977.)

³⁰ Az elmúlt évtizedekben megjelent egy-két vasútvonalról tanulmány, de a szerzők nem használtak levéltári forrásokat, így legtöbb esetben a már ismert adatokat ismételték meg, kiegészítve a helyi sajtóban talált információkkal. József Álmós: Háromszéki vasúttervek és a Brassó–Háromszéki helyi érdekű vonal megépítése. In: *Acta-1997*. (Acta Hargitensia IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 279–288. Cserey Zoltán: Vasútépítési törekvések a Székelyföldön a 19. század utolsó felében különös tekintettel a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalrész kiépítésére. In: *Acta-1997*. (Acta Hargitensia IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 289–298.

³¹ Papucs András: Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken. In: *Acta-2001*. (Acta Hargitensia VIII) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 2002, T3 Kiadó. 257–285. Papucs András: Háromszéki iparvasutak térképeken különös tekintettel a kommandói erdei vasútra. In: *Acta-2006*. (Acta Siculica) A Székely Nemzeti Múzeum és a Délkelet Intézet Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 2006, T3 Kiadó. 147–162.

³² Kánya József: A székely vasút Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Csíkgyimes országhatár vonalának építése és a társadalomra gyakorolt modernizációs hatása. In: *Erdély természeti és történeti földrajza*. (szerk. Boros László) Nyíregyháza, 2000, Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 8. Bessenyei Könyvkiadó. 316–322.

bemutató, népszerűsítő kiadványok jelentek meg, amelyeknek köszönhetően a székely körvasút fogalma egyre szélesebb közönség előtt válik ismerté.³³

Értekezésemben a hiányzó vasúttörténeti alap kutatások elvégzésére vállalkoztam. A vasúttörténeti és Székelyfölddel foglalkozó történeti munkák mellett leginkább a levéltári forrásokra támaszkodtam. A kutatást nehezítette, hogy a két világháború, illetve az 1956-os forradalom idején jelentős károk érték a Magyar Országos Levéltárban található Kereskedelmi Minisztérium 1899 utáni anyagát. Másrészt, a romániai levéltárakban számos levéltári egység rendezés hiányában nem kutatható. A Csík és Udvarhely vármegyék alispáni iratainak valamint Csíkszereda és Székelyudvarhely városok iratainak jelentős része elpusztult vagy a kutató számára ismeretlen helyen található.

A levéltári források közül ki kell emelni a Közmunka és Közlekedési Minisztérium, illetve a Kereskedelmi Minisztérium 1867–1899 közti anyagát, illetve a MÁV Igazgatóságának iratait. A romániai levéltárak közül a marosvásárhelyi, csíkszeredai és sepsiszentgyörgyi állami levéltárakban sikerül vasutakra vonatkozó forrásokat találni, leginkább az alispáni iratok és a székely városok iratai között.

A levéltári forrásokat a memoár-irodalom, illetve a helyi sajtó segítségével egészítettem ki. Itt külön ki kell emelni id. Daniel Gábor, volt Udvarhely vármegyei alispán visszaemlékezését.³⁴ A korabeli helyi sajtó minden város, település esetében értékes adatokat közölt a vasútépítés, majd később a vasúti forgalom mindennapjairól, a vasút társadalmi kihatásairól. Gazdaságtörténeti és vasútforgalmi szempontból kiváló forrást jelentett a már korábban említett Edvi Illés Sándornak 1896-ban készített felmérése a magyarországi vasútvonalakról és azoknak üzemforgalmáról. A MÁV által évente készített üzemforgalmi jelentések szintén segítettek abban, hogy nyomon követhessük a székelyföldi állomások személy-, illetve teherforgalmát. A székelyföldi gazdasági helyzet pillanatképét tudjuk lemérni a brassói és kolozsvári, majd 1890-től a marosvásárhelyi ipar- és kereskedelmi kamara által kiadott jelentések által. Az iparkamarák a gazdasági helyzetképek rögzítése mellett a társadalmi változásokra, Székelyföld infrastrukturális helyzetére is rávilágítanak. A téma feldolgozása szempontjából fontosak az egykori térképek, fotók, képeslapok és aprónyomtatványok.

³³ *Erdélyi vasút. Székely gyors.* (főszerk. T. Hámosi Ferenc) h. n. é. n. Indóház Kiadó.

³⁴ Daniel Gábor: *Udvarhelyszéki változások 1861–1898. I. kötet. Udvarhelyszéki események. 1861–1874. II. kötet. Udvarhely megyei események. 1875–1898.* Kézirat. A székelyudvarhelyi Haász Rezső Múzeum tulajdonában. (továbbiakban: Daniel kézirat.)

II. Az erdélyi vasútépítés hőskora

II. 1. A gőzmozdony diadala a Kárpát-medencében

Ha a vasútra gondolunk, akkor pőfékelő gőzmozdonyok, dízel, illetve villamos mozdonyok, a több száz kilométeres óránkénti sebességgel száguldó TGV vonatok jutnak eszünkbe. Az emberiség a történelem folyamán mindig a helyváltoztatás, az áruszállítás megkönnyítésére törekedett. A gőzmozdony megjelenése egy határkő a történelemben, az emberiség történetében először vált lehetővé, hogy az ember ne gyalogosan közlekedjen és ne az állat teherbírásától függjön.

A 18–19 század fordulóján kibontakozó ipari forradalom megteremtette a feltételeket a vas síneken futó gőzmozdony megjelenéséhez. James Watt gőzgépe, a francia Cugnot gőzkocsija, majd Richard Trevithick lassan pőfögő mozdonya a vasúttörténet kiemelkedő megvalósításai voltak. A vasút, a gőzmozdony ötlete kezdetben számos ellenzőre is talált. Jól példázza, hogy 1819-ben a *Quarterly Review* a következőket írta a vasútról: „*A fantasztikus új találmányok terveinek nem lévén barátai, csak nevetniünk lehet azon hasznavehetlen eszme fölött, hogy oly vasút építtethessék, melyen gőzerővel utazhatnánk. Képzeltető-e esztelenebb és nevetségesebb valami, mint, hogy egy jármű gőz által vontathassék s e mellett diligence-unknál gyorsabban haladjon?*”³⁵

A kételkedőkre azonban rácsáfolt George Stephenson angol mérnök, akit a szakirodalom a „*lokomotív atyjának*” nevez. A Stephenson által készített *Locomotion* gőzmozdony az 1825. szeptember 27-én megnyitott Stockton–Darlington pályán a 15 kilométeres utat 65 perc alatt teljesítette.³⁶ Ennek a vonalnak más szempontból is korszakalkotó szerepe volt, hiszen az itt alkalmazott 1,435 m nyomtáv terjedt el a későbbiekben. Ez a vonal ekkor még nem gőzüzemre, hanem lóvontatásra volt berendezve. Stephenson e vonalat működtető vasúttársaság részére három mozdonyt készített, ezek azonban a forgalomnak csak egy kis részét bonyolították le.³⁷ Stephenson 1826-ban elnyerte a Liverpool–Manchester vasútvonal építésének kivitelezését. A vasútvonalat építő társaság pályadíjat tűzött ki a legjobb és

³⁵ Vélemény a gőzmozdonyú vasutakról 1819-ből. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1875. 9 évf. 1. füzet. 46.

³⁶ Kaposi Zoltán: Az angliai közlekedési rendszer átalakulása (1750–1850) In: *Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára.* (szerk. Nagy Mariann) Pécs, 1997, University Press Pécs. 215.

³⁷ Képesy, 1908. 20.

leggyorsabb mozdony megépítésére. A pályadíjat az 1829. október 6-án Liverpool mellett megrendezett első lokomotív versenyen Stephenson „*Rocket*” mozdonya nyerte el.³⁸

Az első olyan vonal, ahol már a kezdetektől fogva gőzerőt alkalmaztak a vasúti kocsik vontatására, az 1830-ban megnyitott Liverpool–Manchester vasút volt. Az új technikai találmány révén az ember függetlenítette magát a tértől és távolságoktól. Lehetővé vált nagy tömegek gyors, olcsó, biztonságos és pontos szállítása. A vasúti közlekedés nem elhanyagolható előnyének számított, hogy az időjárástól függetlenül biztosította a személy- és teherszállítás gördülékeny lebonyolítását. Megtörtént a tér és az idő legyőzése, a vasútra úgy tekintettek, mint egy erőre, amely betört az eddig korlátlanul uralkodó természetbe. Hogy van-e mozgás és az milyen, az ettől kezdve a mechanikus erőttől függött, amely megteremtette saját új térbeliségét.³⁹

Az európai kormányok egymás után karolták fel a vasút ügyét. A gőzmozdony angliai diadala után az első vasútvonal az Amerikai Egyesült Államokban épült. Az európai szárazföldi kontinensen Belgiumban épültek legkorábban vasútvonalak, amelynek háttérében gazdasági okok álltak. Belgium 1830-ban nyerte el függetlenségét, ezzel azonban elszakadt a németalföldi víziutak és kikötők nagy részétől, így az új közlekedési eszközt vette igénybe. Európa első állami vasútvonalát Bruxelles–Mechelen közt 1835. május 5-én adták át a forgalomnak.⁴⁰ Az első német gőzmozdonyral üzemeltetett vasútvonal Bajorországban nyílt meg 1835. december 7-én Nürnberg–Fürth között.⁴¹ Johannes Scharrer az első német vasútvonal kezdeményezője 1836-ban felvázolta egy transzkontinentális vasút tervét, amely összekötötte volna Európa nagy városait az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig.⁴² Franciaországban már 1828-ban megépült az első magánhasználatra, lóerőre berendezett vasút. Az első gőzmozdonyú vasút Párizstól Saint Germainig 1837-ben nyílt meg.⁴³ Ausztriában kezdetben lóvontatta vasútvonalak épültek. A legrégebbi az 1825–1832 között épült Linz–Budweis vonal. Az 1836-os év végére Ausztriában 255 km lófogatú vasútvonal állott forgalomban.⁴⁴ A vasút, mint közlekedési eszköz elérte Magyarország határait.

*

³⁸ Ujhelyi, 1910. 15.

³⁹ Schivelbusch, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest, 2008, Napvilág Kiadó. 18. (továbbiakban: Schivelbusch, 2008.)

⁴⁰ Ujhelyi, 1910. 268.

⁴¹ Uo. 273.

⁴² Roth, Ralf: Interactions between railways and cities in nineteenth-century Germany: some case studies. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 4.

⁴³ Ujhelyi, 1910. 281.

⁴⁴ Uo. 287.

A magyar reformnemzedék külföldön tartózkodó tagjai ismerkedtek meg először a gőzmozdonnyal és hamar felismerték a vasút fontosságát. Ezek közé tartozott a nagy erdélyi utazó, Bölöni Farkas Sándor, aki 1831-ben járt Angliában, így írt a vasúthoz fűződő élményeiről: *„Liverpoolból Manchesterig, a gőzszekérrel jöttünk. Az emberi elmének egyik legnagyobb diadalma a Gőzszekér. A város végén felültünk a szekérre mintegy 130-an, s ezen utat Manchesterig, – egy óra és fél minuta alatt tettük meg. De néha 58 s még 57 minuta alatt is megfutja ezen utat a Gőzszekér. Sem madár, sem a legsebesebb vágató ló, ily gyorsasággal nem haladhat. Különösen gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból, csak nem egyszerre a más messze városban teremhet. Manchesterből, annyi ágazatokra van megindítva a Gőzszekér útja, hogy a felszámolás szerint, tíz esztendő múlva, tizenöt óra alatt, egész Angliát hosszába és végig futhatja az utazó.”*⁴⁵

Bölöni Farkas Sándor megtapasztalhatta a vaspálya diadalát az amerikai utazásai során is. Ennek nyomán írta: *„Az Amerikai Vasutaknak nagy részén, nem gőz által fut a Szekér, mint Manchesterben, hanem csak lóval. Mindenik szekér 25–30 ülésre készítve s azt egy ló a legsebesebb ügetéssel igen könnyen viszi. Ha minden esztendőn oly nagy számmal s oly sebességgel készülnek a vasutak és csatornák, mint most, úgy ötven esztendő múlva, ritka helyt leszén közönséges szekérre szükség.”*⁴⁶

Széchenyi István 1832-ben tett angliai látogatásán ismerkedett meg a vasúttal. Széchenyinek 1832. október 24-én adódott alkalmja megnézni az évszázad technikai csodáját. A következő nap október 25-én felült a Comet nevű mozdonyra.⁴⁷ Széchenyi, hazatérve, a magyar vasútépítés élharcosa lett.

A 19. század elején a magyar ipari és mezőgazdasági termelés elmaradottsága, az infrastruktúra, a belső piac és tőke fejletlensége miatt a gazdasági növekedést megindító ösztönzés kívülről, a nemzetközi gazdaságból érkezett. A 19. század elején kibontakozó európai mezőgazdasági konjunktúra szükségessé tette az elmaradott magyar infrastruktúra fejlesztését. A mezőgazdasági termékek minél olcsóbb szállítása a közlekedési ágazatok modernizálásától függött. Az iparosodó Európa beruházásaival, vállalkozók, műszaki szakemberek és szakmunkások exportjával egyre nagyobb mértékben járult hozzá az elmaradott területek infrastruktúrájának fejlesztéséhez.⁴⁸ A magyar elit is felismerte a közlekedési ágazatok modernizálásának szükségességét. Az 1825–1827-es pozsonyi

⁴⁵ Bölöni, 1834. 9.

⁴⁶ Uo. 263.

⁴⁷ Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy*. Budapest, 1925, Magyar Tudományos Akadémia. 37–38. (továbbiakban: Zelovich, 1925.)

⁴⁸ Katus, 1996. 385.

országgyűlés foglalkozott az ország ügyeivel és egy bizottságot állított fel, amely tizenkét útvonal kiépítését javasolta államköltségen.⁴⁹

Európa-szerte nagy érdeklődéssel figyelték a vasút angliai sikereit, de ugyanakkor bizonyos tartózkodás is észlelhető. Első lépésben szinte minden államban lóerőre épített vasútvonalak jelentek meg. Magyarországon is az első vasútépítési engedélykérések lóerőre szóltak. Az első magyar kísérlet az ún. „*pest-kőbányai lebegő vasút*”, amely Pest és Kőbánya között nyílt meg 1827-ben.⁵⁰ A vonal építőanyag-szállítására volt tervezve, a sorozatos javítási költségek miatt azonban nem volt jövedelmező és 1828 márciusában a vasutat működtető társaság feloszlásával a vonal megszűnt.⁵¹ A legelső ténylegesen működőképes lóvontatta közforgalmú vasút Magyarországon az 1840–1846 között több szakaszban átadott Pozsony–Nagyszombat vonal.⁵² Ezt a vasútvonalat 1875-ben átalakítják gőzüzeműre.⁵³

A magyar vasúttörténet meghatározó pillanata, az 1836:XXV. törvény elfogadása, amely „*Az ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról*” címet kapta. A korábbi 1790–1791-es és az 1825–1827-es országgyűlések alkalmával közútként 12 vonalirány lett meghatározva. Az 1836-os törvény, figyelembe véve a korábbi országgyűlések tervezeteit, 13 vasútvonal kezdő- és végpontját határozta meg.⁵⁴ A törvény által szabályozták a vasútépítések finanszírozásának, engedélyezésének módját. A vasútépítés engedélyezése az uralkodó jogköre volt és azt a birodalmi kormányon keresztül gyakorolta.⁵⁵

A reformkori magyar elit tagjai, Kossuth Lajos, Trefort Ágoston vagy Széchenyi István az államvasúti rendszer hívei voltak. Az uralkodó azonban nem támogatta a nagy költségeket igénylő államvasúti rendszer bevezetését, tekintettel az ország fejletlen pénzügyi helyzetére. Így az első magyarországi vonalak a magántőke irányításával valósultak meg.

⁴⁹ Képešsy, 1908. 11.

⁵⁰ Uo. 26.

⁵¹ 1827. június 10-én átadott vasútvonal gerendákra épült. Ujhelyi, 1910. 30.

⁵² Képešsy, 1908. 28.

⁵³ Uo. 29.

⁵⁴ „A legközelebbi Ország-Gyűlésig mellyen a haza köz-javát előmozdító magányos vállalatok iránt a Törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik: hogy minden olly magányos személyek vagy társasági egyesületek, mellyek 1-ször Pestről Bécs felé Ausztria határszélig. 2-ször Pestről a magyar tengeri rév partokig. 3-szor Pestről Zimonyig. 4-szer Pestről Morva és Szilézia széléig. 5-ször Pestről Galiczia határszélig. 6-szor Pestről Erdélyig, Kolozsvár felé. 7-szer Pestről Erdélyig, Nagy-Szeben felé. 8-szor Bécsről s illetőleg Ausztria határszéleitől egy részről a magyar tengeri révpartig, más részről Eszékig, s így tovább Török Országig. 9-szer Bécsről, s illetőleg Ausztria határszéleitől Magyar Országban keresztül Krakkóig. 10-szer Nagy-Szombattól Kassáig. 11-szer Kassától Krakkóig. 12-szer Miskolcztól Galiczia s Orosz Ország felé. 13-szor Sziszecktől a magyar tengeri révpartokig, az Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő vízi-csatornák, vas-utak és ezekhez szükséges hídaknak, még pedig akár a feljebb kijelelt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosan, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkésztését vállalják magokra, a jelen törvény által engedett kedvezéseket használhatják és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.” <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5170> (letöltve: 2010.02.08.)

⁵⁵ Képešsy, 1908. 23

Az elfogadott vasúti törvények és rendeletek alapján a kor legnagyobb osztrák és magyar bankházaiból alakult pénzügyi csoportok versengve kérték a vasútépítési engedélyeket. A legnagyobb versengés és vita a Bécs és Budapest közti vonal megépítését kísérte.⁵⁶ A magyar közlekedésügyről véleményt nyilvánított a német Friedrich List közgazdász is, aki 1845-ben emlékiratban fejtette ki nézetét Metternich kancellárnak. List, a lóvontatta vasutak kiépítését szorgalmazta, tekintettel a magyar gazdaság fejlettségének színvonalára. A sok vitát kavaráó Duna bal vagy jobb partján húzódó Bécs–Pest vonal kérdésében List köztes megoldást ajánlott a Bécs–Győr–Komárom–Vác–Pest vonal tervezetével.⁵⁷ Hosszas vita és huzavona után azonban végül a bal parti vasút ügye nyert elsőbbséget, miután a király 1844. március 4-én jóváhagyta a „*Magyar Középponti Vasúttársaság*” alapszabályzat tervezetét. A társaság engedélyt kapott a Pest–Bécs és a Pest–Debrecen fővonalak valamint az ezekből Komáromig, Aradig, Nagyváradig, Rakamazig kiágazó mellékvonalak kiépítésére.⁵⁸

A munkálatok 1844. október 4-én kezdődtek meg és két év alatt megépült az első magyar vasútvonal.⁵⁹ A Pest–Bécs közötti vonal első szakaszaként 1846. július 5-én megnyílt az első magyar gőzvontatású vasút Pest és Vác között. Az ünnepi szerelvényt, amely hét vagonból állt a „*Pest*” és „*Buda*” nevű mozdonyok vontatták. Az utazó közönség mintegy 350 személy, 59 perc alatt tette meg az utat Vácig.⁶⁰ A gőzmozdony nagy érdeklődésnek örvendett, maga Petőfi Sándor is kipróbálta a vasmasinát és azt követően írta *Vasúton* című versét. Az első vasútvonal megnyitását hamarosan újabbak követték: 1847. augusztus 20-án Sopron–Katzeldorfs, 1847. szeptember 1-jén Pest–Szolnok, majd 1848. augusztus 20-án a Marchegg–Pozsony vonalrészek kerültek átadásra.

Az 1848–1849-es szabadságharcot megelőzően a magyar vasúthálózat kisebb vonalrészekből állt. Széchenyi István, mint a magyarországi helytartótanács keretén belül működő közlekedési osztály vezetője, kidolgozta munkatársaival az egész Kárpát-medencére kiterjedő vasúthálózat tervezetét. Tervjavaslata 1848. január 25-én kerül a törvényhozás elé *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* címmel.⁶¹ A fent említett művében Széchenyi

⁵⁶ Lásd bővebben: Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története. In: *Értekezések a nemzetgazdaságtan és statisztika köréből*. (szerk: Földes Béla) I. köt. 1883, 9. sz. Magyar Tudományos Akadémia Könyvkiadó Hivatala.

⁵⁷ List Frigyes: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. (Közli Földes Béla) Budapest, 1916, Magyar Tudományos Akadémia Kiadása. 46.

⁵⁸ Ujhelyi, 1910. 59.

⁵⁹ Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, 1937, Kapisztán Nyomda. 81.

⁶⁰ Ujhelyi, 1910. 65.

⁶¹ Széchenyi István: *Magyar közlekedési ügyről*. Budapest, 1987, Könyvértékesítő Vállalat. (Tudománytár füzetek)

egy Budapest központú magyar vasúthálózat tervét vázolta fel. „A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, mellynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, melly a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli.”⁶²

Széchenyi javasolta az Arad–Gyulafehérvár–Tövis–Székelyudvarhely–Ojtoz szoros fővasútvonal kiépítését, mint ahogy az 1. számú térképen is látható. A későbbiek folyamán pedig ebből a fővonalból ágaztak volna ki az erdélyi mellékvonalak. Tervezetében szerepelt egy szamosvölgyi vonal, amely Kolozsvárt és a Szilágyságot kapcsolta volna be a vasúti forgalomba. Az ő javaslata alapján jött létre az 1848-as XXX. törvénycikk, amely lehetővé tette, hogy Budapestről a határszélek irányába 6 új vasútvonalat tervezzen. E célra 8 millió forintot kapott.⁶³

Széchenyi István, mint az első felelős magyar kormány közlekedési minisztere, 1848 májusában elrendelte a Fiume, illetve a Szatmár és Arad irányába épülő vaspályák, majd az Arad–Gyulafehérvár, illetve a Szatmár–Dés–Kolozsvár vasútvonalak felmérését.⁶⁴ A tervek ismertté válása után, 1848 júliusában Kolozsvár és Nagyvárad közösen elkészítette az „Elsődleges terv-javaslat”-ot, amelyet a „Szolnokon, Nagyváradon, Kolozsváron keresztül vezetendő országos keleti fővasút” címmel elküldtek Széchenyinek.⁶⁵ A tervezetben Nagyvárad–Kolozsvár vonal előnyeit taglalták és a további vonalvezetésre a Maros, majd a Küküllők völgyét ajánlották. A vasút érintette volna a legjelentősebb erdélyi városokat, ásványkincs-lelőhelyeket.⁶⁶ Széchenyi, aki korábban attól félt, hogy a Királyhágón keresztül nem lehet átvinni a vasútvonalat, ez alkalommal ígéretet tett, hogy mihamarabon lehetőség nyílik rá, Kolozsvárt a legrövidebb úton kötik össze Pesttel.⁶⁷ Az erdélyi vasútvonal kiépítését Széchenyi mellett Kossuth Lajos pénzügyminiszter is támogatta, ennek köszönhetően született meg „A Kolozsváron keresztül keletnek vezetendő vaspálya iránt” című törvényjavaslat.⁶⁸ A törvényjavaslatot 1848. szeptember 25-én szavazta meg a felsőház és az XLII. törvénycikként fogadták el.⁶⁹ A magyar politikai elit infrastrukturális elképzeléseinek, illetve az 1848-as vasúti törvénynek a gyakorlati megvalósítására azonban a magyar szabadságharc bukása miatt nem került sor. A Széchenyi féle közlekedés-politika ideiglenesen

⁶² Uo. 54.

⁶³ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5298. (letöltve: 2011.03.05.)

⁶⁴ Egyed, I/1997. 130–131.

⁶⁵ Egyed Ákos: Széchenyi István hatása Erdélyben. In: *Széchenyi és Erdély*. (szerk. Somai József) Kolozsvár, 2002, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 44.

⁶⁶ Mureșanu, 1974. 270.

⁶⁷ Egyed, I/1997. 131.

⁶⁸ Egyed, 2000. 49.

⁶⁹ Uo. 50.

háttérbe szorult, de lerakta a magyar vasúttervezés és építés irányvonalainak alapját, amelynek célja, hogy az ország fővárosát sugaras irányú vonalak kössék össze a különböző területi központokkal, mint Kassa, Pozsony, Kolozsvár, Arad, Fiume.

Az önkényuralom évtizedei alatt a magyarországi vasútépítés ügyében ismét Bécs érdekei kerültek előtérbe, amely 1841-től állami vasútépítés rendszerén alapult. A Magyar Középponti Vasúttársaság a zilált politikai viszonyok folytán a csőd szélére jutott és az 1849. december 7-én tartott közgyűlésén feloszlott. A birodalmi kormány 1850. március 7-én kelt szerződése értelmében 20 458 631 forintért megvette a társaságtól a vasutat, amely most már a „*Délkeleti Államvasút*” néven került üzembe és fejlődött tovább.⁷⁰ A kormány 1851-ben az államvasutakon három igazgatóságot hozott létre: az északi vonalnak Prágában, a délieknek Grazban és a dél-keletinek Pesten volt a székhelye. Az osztrák kormány egy Bécs központú vasúthálózat megteremtését tűzte ki célul.⁷¹ Az önkényuralom idején 1851-ben megvalósult a Pest–Bécs vasúti összeköttetés, 1854-re kiépült a szolnoki vonalból kiágazó Cegléd–Szeged vonal is. Megkezdtek a Szolnok–Debrecen, Püspökladány–Nagyvárad, Mohács–Pécs, Zágráb–Steinbrück és Szeged–Temesvár vonalak államköltségen történő kiépítését.

A bécsi udvar érdekei eltértek a magyar vasútépítési céloktól. Az új vonalakat építő vasúttársaságok egy időben tettek eleget a birodalmi hadvezetés stratégiai érdekeinek, Magyarország gazdasági és politikai beolvasztására irányuló törekvéseknek és saját üzleti érdekeiknek. A magyar vasúthálózat a birodalmi vasúthálózat függvénye lett. Az osztrák kormány a nyersanyagban gazdag bánsági térség mielőbbi elérését tűzte ki célul, ahol jelentős uradalmi, bányái és ipartelepei voltak. Ezzel is magyarázható az a sietség, amellyel az Alföldet átszelő, a krassó-szörényi bányavidéknek tartó fővonalat kiépítették.⁷² A bécsi külpolitika a vasútban látta a balkáni terjeszkedés egyik lehetőségét. Az erdélyi vasútvonal vizsgálatánál figyelembe vették azt is, hogy hogyan lehetne minél gyorsabban elérni a Fekete-tengert és Konstantinápolyt.⁷³

A vasútügy egységes rendezésére 1851. szeptember 11-én, megszervezték Bécsben a „*Zentral Direktion für Eisenbahnbauen*”-t,⁷⁴ amelynek feladata az új vonalak irányának

⁷⁰ Ujhelyi, 1910. 111.

⁷¹ Képešy, 1908. 46.

⁷² Szabad György: Az önkényuralom kora (1849–1867) In: *Magyarország története. 1848–1890.* (főszerk. Kovács Endre) 6/1. Második javított kiadás. Budapest, 1987, Akadémia Kiadó. 567.

⁷³ Rosegger, Gerhard – Jensen, H. John: Transylvanian railways and access to the lower Danube, 1856–1914. In: *East European Quarterly*, XXIX, no. 4. January, 1996. 428. (továbbiakban: Rosegger – Jensen, 1996.)

⁷⁴ Sáros Kamilló: *Vasutak történetének vázlata Erdélyben.* Kolozsvár, 1911, Erdélyi Gazda. 11. (továbbiakban: Sáros, 1911.)

kijelölése. Ferenc József császár 1851. november 1-jén jóváhagyta a Carl Ritter von Ghega⁷⁵ által kidolgozott birodalmi vasúthálózat tervezetet, amelyben 12 fővonal kiépítése szerepelt Magyarország és Erdély területén. Erdély esetében felmerült az Arad–Nagyszeben–román határszél–Brassó, valamint Gyulafehérvár–Kolozsvár vonalak kiépítése.⁷⁶ A vasúti beruházások azonban megnövelték az államkiadást, és pénzügyi zavart idéztek elő. A bécsi kormány kénytelen volt feladni az államvasút rendszer gondolatát és 1855-ben eladta a már megépült vasutakat. Az államvasutak eladásából három magántársaság keletkezett: a *Cs. Kir. Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság*,⁷⁷ a *Szabad Lombard-velencei és Közép-olaszországi Vaspályatársulat* és a *Tisza-vidéki Vasúttársaság*.⁷⁸ Az abszolutizmus korában szerveződtek a *Kassa–oderbergi*, *Első Erdélyi* és a *Magyar Északi Vasút* társaságok.

Az osztrák kormány áttért az államilag támogatott magán vasúthálózati rendszerre. Porosz minta alapján bevezették a kamatbiztosítási rendszert.⁷⁹ A kormány a vasút jövedelmezőségéért kezességet vállalva igyekezett felkelteni a pénzügyi világ érdeklődését a vasútépítés iránt. Az állam fenntartotta a díjszabások jóváhagyásának jogát. Ha a vasúttársaság bizonyos meghatározott időn keresztül vette igénybe a kamatbiztosítást, az államnak joga volt a vasút üzletét saját kezébe venni. A magántőke jótékony hatása hamarosan megmutatkozott, 1855–1860 között felerősödött a vasútépítés, és Magyarországon mintegy 1614 km hosszú vasútvonal épült.⁸⁰ Ekkor kapcsolódtak be a vasúti forgalomba Erdély határvidékén fekvő városok, így 1857 novemberében Temesvár, 1858 áprilisában Nagyvárad, majd 1858 októberében Arad.

⁷⁵ Carl Ritter von Ghega (1802–1860) vasúti mérnök, tanulmányozta az angliai, nyugat-európai és amerikai vasútépítkezéseket. 1836–1840 között felügyelte a Brno–Břeclav közt épülő vasútvonalat, nevéhez fűződik a híres semmeringi vasút megépítése. Vizsgálta egy erdélyi vasútvonal megépítésének lehetőségét.

⁷⁶ Ujhelyi, 1910. 111.

⁷⁷ A Cs. Kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság 1855-ben jött létre (ÁVT, ritkábban OÁVT) németül rövidítése StEG. Az osztrák államtól átvett vasútvonalak mellett a Bánságban jelentős földterületekkel és bányákkal rendelkezett. Vasúthálózata 1890-ig osztrák területen 1350 km, míg Magyarország területén 1500 km hosszú volt. A vasúttársaság magyarországi vonalai 1891-ben állami tulajdonba kerültek.

⁷⁸ Pogány, 1980. 13.

⁷⁹ Kamatbiztosítási rendszer=Az állam vállalta egy adott vonal évi meghatározott százaléku – általában 3–5% – nyereségét akkor is, ha a tényleges gazdasági eredmények nem tették lehetővé osztalék fizetését. Az állam a befektetőknek veszteség esetén is biztosította a nyereséget. Majdán János: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére.* (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadó Iroda. 382. (továbbiakban: Majdán, 1996.)

⁸⁰ Pogány, 1980. 14.

II. 2. Erdélyi vasútvonal-tervek az osztrák abszolutizmus idején

A 19. században Erdély a Habsburg Birodalom perifériáján helyezkedett el. A tartomány elmaradottságának hátterében a belső piac korlátozottsága, hitelintézmények, gyáripár és a közlekedési viszonyok kezdetlegessége állt. Brassó városa már 1844-ben az erdélyi kormányzónak küldött jelentésében a kereskedelem elé tornyosuló akadályok közül első helyen említi az utak elhanyagolt állapotát.⁸¹ Szintén 1844-ben Szábel Menyhárt kolozsvári kereskedő és társai tanulmányozták az Erdély és Galac közti út kiépítésének a lehetőségét. Lehetséges útvonalak közül a Gyimes–Csíkszereda vonalra voksoltak, amelyet lehetségesnek tartottak vasútként való kiépítésre is.⁸²

A magyarországi vasúttervek körüli vitát, majd az első vonalak építését élénk figyelemmel követte az erdélyi társadalom minden tagja. A vasútvonalakat, mint ahogy korábban is láttuk, Arad és Nagyvárad irányába akarták vezetni. Az 1840-es évek második felében a Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonalterv megjelenése feszültséget keltett az erdélyi társadalomban, hiszen felmerült annak veszélye, hogy Erdély kikerülésével a Bánságon keresztül valósul meg a kapcsolat a dunai és Fekete-tengeri kikötőkkel. Az erdélyi társadalom részéről lobbitevékenység kezdődött, hogy a vasút Arad irányába épüljön. A Szolnok–Arad vonal érdekében megmozdult Dél-Erdély két legjelentősebb városa: Nagyszeben és Brassó. A Magyar Középponti Vasúttársaság 1847. április 25-én Pozsonyban tartott közgyűlésére a két város 5 fős szász és román bizottságot küldött.⁸³ Az erdélyi küldöttség egy Arad–Szászváros–Nagyszeben–Fogaras–Brassó–Bodzaforuló vonal ötletét támogatta.⁸⁴ A két város küldöttsége 1847-ben nem járt sikerrel, az 1848–1849-es események hatására az erdélyi vasút ügye háttérbe szorult, de látható, hogy a vasút kiépítésének gondolatát a magyar vezető réteg mellett az erdélyi szász⁸⁵ és román politikai és gazdasági előkelők is felkarolták. Erdély határvidékén található nagyvárosok, Temesvár, Arad és Nagyvárad végül csak az abszolutizmus éveiben jutottak vasútvonalhoz. Temesvár a bánsági vasútvonalak gyűjtőpontja lett, az erdélyi vasútvonalért így most már Arad és Nagyvárad versengett.

⁸¹ Pál, 1998. 273.

⁸² Uo. 274.

⁸³ Szebenből: Rath Wilhelm Conrad és Johann Thalmayer. Brassóból: August Roth, Carol Maager és George Barițiu. (Boitoș, 1945. 10.)

⁸⁴ Uo. 21.

⁸⁵ Anton Kurz brassói újságíró javasolta Brassó–Iasi vasútvonal kiépítését az Ojtoz-szoroson keresztül. Göllner, Carol: *Gîndirea economică a sașilor din Transilvania în secolul al XIX-lea*. București, 1969, Editura Academiei Republicii Socialiste România. 97.

Az 1850-es évektől Erdély esetében két vasútvonalterv körvonalazódott. Az egyik terv céliránya Nagyszeben volt. A város és a császárhű szászok az abszolutizmus korában jelentős támogatást élveztek Bécsben. A bécsi kormány az Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Vöröstorony vasútvonal mellett szállt síkra, mert így remélte, hogy minél rövidebb úton és olcsóbban el lehet érni a havasalföldi román területeket és a dunai kikötőket. Ugyanakkor az osztrák gazdasági érdek is ennek a vonalnak a kiépítését sürgette, hiszen így elérhető közelségbe kerültek az ásványi kincsekben gazdag bánági és erdélyi területek. Az akkori számítások szerint az Arad–Vöröstorony 311 km hosszú vasút 31,5 millió forintba került volna.⁸⁶ A Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodzaforduló vonal tervét támogatta az erdélyi magyar társadalom, valamint a brassói szászság és a románság egy része. Az 541 km hosszú vasút azonban nehéz terepen haladt volna és a költségeit 67,5 millió forintra tették.⁸⁷

Mindkét terv mellett és ellen számtalan érvet hoztak fel az érdekelt felek. Azonban míg Nagyszeben egy kis régió érdekeit képviselte, addig az általános erdélyi érdek a központibb fekvésű Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal mellett szólt. A pénzügyi helyzetre való tekintettel a kortársak előtt egyértelmű volt, hogy feltehetően csak egy vasútvonal fog kiépülni Erdélyben, ez még inkább felerősítette a különböző tervek közti versenyt. Az erdélyi vonalak tervezésénél azonban figyelembe kellett venni a nehéz terepviszonyokat, amelyek később az építkezések alkalmával komoly nehézségeket okoztak. Erdélyt a Magyar Alföldtől az Erdélyi-középhegység (Érchegység) hegyvonulata választotta el. Vasútvonalakat kisebb munkával csak a Tisza, Szamos, Körösök, Maros, Küküllők és Olt folyók mentén lehetett építeni, meglehetősen nagy kerülőkkel. A vasútnak a folyóvölgyekben való megépítése azonban hosszabb, kerülő vonalakat, számos műtárgyat⁸⁸ és folyószabályozást igényelt. Carl Ghega által sikeresen megvalósított semmeringi vasútépítést követően a mérnöki társadalom elképzelhetőnek tartotta az Erdélyi-középhegységen (Érchegység) átívelő vasútépítést, így technikai szempontból az akadály elhárult a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal elől.

Hollán Ernő,⁸⁹ a kor kiváló mérnöke 1856-ban rámutatott, hogy ha Nagyszeben érdekei érvényesülnek, akkor *„e vonal csupán 80 mérföld hosszan vonul át a nagyfejedelemség legdélreesebb részein és az ország több mint kétharmada gazdag termékeivel együtt kiesik az országos közlekedési út köréből.”*⁹⁰ Hollán, mint ahogy a 2.

⁸⁶ Mureșanu, 1974. 273.

⁸⁷ Uo.

⁸⁸ *Műtárgy*=olyan létesítmények, amelyek egyrészt biztosítják a pálya védelmét, másrészt lehetővé teszik a folyamatos vonalvezetést, ott ahol ez földművel nem megoldható. Ilyen műtárgyak: alagutak, hidak, támfalak, átereszek.

⁸⁹ Hollán Ernő (1824–1900) mérnök, államtitkár, a Magyar Mérnök és Építész Egylet alapítója és első elnöke.

⁹⁰ Hollán, 1856. 23.

számú térképen látható egy Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely–Kőhalom–Brassó–Ojtoz szoros–Szeretvölgye–Galac vasútvonalat tartott a legelőnyösebbnek. Így érintve lettek volna a legfontosabb erdélyi magyar kereskedelmi, közigazgatási és ipari központok, kapcsolat létesült volna a legjelentősebb román dunai kikötővel, Galaccal és azon keresztül a Fekete-tengeri kereskedelemmel.⁹¹

Az erdélyi vasútert folyó versengés újabb szakasza kezdődött 1856-ban, amikor mindkét terv mellett kardoskodó települések és személyek létrehozták részvénytársaságaikat, hogy hatékonyabban tudjanak pénzügyi csoportokat megnyerni tervük mellé. Az erdélyi magyar vasúti érdekek erőteljes képviseletéért 1856-ban két vasúti bizottság alakult, egyik Bécsben, a másik Kolozsváron. A bécsi székhelyű, később „Nagyvárad–Brassói Vasúttársaság” néven szereplő bizottság tagjai voltak: gróf Toldalagi Ferenc marosszéki nagybirtokos, a bizottság elnöke, báró Jósika Samu erdélyi kancellár, gróf Zichy Ödön, gróf Bethlen Domokos nagybirtokos.⁹² A Kolozsváron alakult vasúti bizottság helyi szinten próbálta előrevinni a vasút ügyét. Elnöke gróf Mikó Imre volt. A két bizottság a későbbiekben egyesült és közösen lépett fel a vasút érdekében. A Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal tervét az osztrák hadsereg is vizsgálta, 1856-ban Anton Bilis osztrák ezredes vezetésével egy bizottság járta végig a tervezett vasútvonal nyomvonalát.⁹³

A dél-erdélyi vasútvonal esetében az 1850-es évek elején kétféle terv volt napirenden. Az egyik az Arad–Nagyszeben–Vöröstorony–román határ, a másik az Arad–Nagyszeben–Brassó–Bodzaforduló–román határ irányába húzódó vasútvonal. Az utóbbi kiépítését támogatta az Osztrák Állami Vasúttársaság és annak pénzügyi támogatója a Rothschild⁹⁴ bankház is.⁹⁵

A kedvezőtlen pénzügyi viszonyok, a krími háború okozta nemzetközi feszültség, a román fejedelemségekben kialakult politikai zűrzavar miatt az erdélyi vasútvonal kérdése átmenetileg háttérbe szorult. A bécsi udvar az erdélyi vasútvonalat egy nemzetközi vonal részeként képzelte el, amely összeköti a Habsburg birodalmat a Fekete-tengerrel.

⁹¹ Uo. 24.

⁹² Egyed, 2000. 52.

⁹³ Mureșan, 1974. 273.

⁹⁴ A Rothschild bankár család tagjai korán felismerték a vasútépítésben rejlő lehetőségeket, ennek köszönhetően Európa szerte bekapcsolódtak a vasúti fővonalak kiépítésébe. Érdekeltek voltak a San Francisco Vasúttársaságban, a braziliai, indiai és dél-afrikai vasútépítkezésekben is. Aspey, Mealand: Making Tracks: Promoting the Rothschild Archive as a source for railway history. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth – Günter Dinhl) Aldershot, 2008, Ashgate. 3–12.

⁹⁵ Vajda Ludovic: Prima cale ferată din Transilvania. In: *Acta Musei Napocensis*. VIII. Cluj, 1971. 288. (továbbiakban: Vajda, 1971.)

Az 1860-as évek elejétől ismét napirendre került az erdélyi fővasútvonal kérdése. Hollán Ernő 1862-ben a *Pesti Napló* hasábjain több alkalommal is foglalkozott az erdélyi vasút kérdésével. Kiemelte, hogy a Fekete-tengerrel való kapcsolat megteremtése szinte olyan fontos, mint a fiumei kikötővel való összekötés.⁹⁶ 1862-ben a bécsi minisztérium megbízta Carl Ghega miniszteri tanácsost és mérnököt, hogy tanulmányozza az erdélyi vasút irányát. Ghega, akárcsak több politikus, vasúti szakember a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat ajánlotta, amely leginkább megfelel az erdélyi érdekeknek.⁹⁷

Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) Közgazdasági szakosztálya 1862-ben egy emlékiratot dolgozott ki a magyarországi vasúti hálózatról. Az emlékiratot lényegében Hollán Ernő és Csengery Antal dolgozta ki, megvitatásában részt vett Deák Ferenc, Eötvös József és más jeles személyiségek, ez is jelzi az emlékiratnak tulajdonított jelentőséget.⁹⁸

Az emlékirat utalt a már elfogadott magyar vasúti törvényekre, elsősorban az 1848. évi XXX. törvénycikkre, amely az ország fővárosából Pestről kiindulva hat vasúti fővonal kiépítését tervezte el, többek között a Pest–Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat. Rámutattak, hogy az osztrák kormány vasútpolitikája téves, a vasútépítkezést átengedte a magántőke kezébe, amely figyelmen kívül hagyta a magyar gazdasági érdekeket, és olyan vasútvonalak épültek, amelyek elkerülik az ország fővárosát. Az emlékirat kiemelte, hogy „Az aradi–küsztenzsei⁹⁹ vonal csak Erdély déli részét s annak is csak felét s ezt is közel a határokhoz érinti, s ezen országrész anyagi fejlődésére alig lehet nagyobb befolyásra: a Nagyvárad–galaci vonal nyugatról keletre egész Erdélyen vonul keresztül, hosszában a legtermékenyebb és legnépesebb vidékeken, majd minden iparos lakhelyet megérint, a bányatermelés központjaihoz közelebb esik s irányában az ország nevezetesebb völgyszakadásaival, tehát a természetes közlekedési főutakkal találkozván, a távolabbi vidékek termékeit is könnyen veheti forgalmába.”¹⁰⁰

Az 1862. június 6-án megtartott közgyűlésen elhatározták a már korábban is létező Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasúti bizottság újraalakítását. Így 1862. december 31-én megalakult a „A Nagyvárad–Kolozsvár–brassói vasút ügyében működő magyarországi

⁹⁶ Hajós György: *Hollán Ernő. A katona, a mérnök, az államférfi*. Budapest, 2006, Építésügyi Tájékoztatási Központ. 32.

⁹⁷ Uo.

⁹⁸ Uo. 33.

⁹⁹ Küsztenzsei (törökül)=Konstanca (Constanța) román Fekete-tengeri kikötőváros.

¹⁰⁰ Ujhelyi, 1910. 403.

bizottság”.¹⁰¹ A vasúti bizottság elnöke báró Toldalagi Ferenc, aki több ülést hívott össze a vasút érdekében, jó kapcsolatai voltak a magyar és az erdélyi arisztokrácia tagjaival.¹⁰² A vasút ügyében az 1863-as év első felében egy magyarországi és egy erdélyi küldöttség járt Ferenc József császárnál, kérték a vasút ügyének támogatását. A császár elismerte a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal fontosságát és ígéretet tett, hogy tárgyalást kezdeményezzen ügyében.¹⁰³ A bizottság küldöttsége megjelent a magyarországi és erdélyi kancellárok előtt is. Azonban míg gróf Forgách Antal magyar kancellár kedvezően fogadta a küldöttséget és támogatásról biztosította, addig gróf Nádasdy Ferenc erdélyi kancellár a vasút ügyét használta fel, – sikertelenül – hogy nyomást gyakoroljon a nagyszebeni országgyűléstől távol maradó magyar politikai vezetőkre.¹⁰⁴

A vasúti bizottság időközben tárgyalásokat kezdeményezett a belga Bischoffsheim és Hirsch bankházzal. A bankház részéről alapfeltétel volt, hogy gróf Zichy Ferenc¹⁰⁵ velük közösen alapítsa meg a vasútépítő társaságot, és állami kamatgaranciát kapjanak.¹⁰⁶ A külföldi pénzügyi intézetek számára Zichy biztosítékot jelentett a vasútügy terén szerzett tapasztalataival, kiváló kapcsolataival és részvényese volt a Szabad Lombard-velencei és Közép-olaszországi Vaspályatársulatnak.¹⁰⁷

A Nagyvárad–Kolozsvár–Nagyenyed–Tövis–Medgyes–Segesvár–Brassó vonalat 1863 júliusának első napjaiban több külföldi szakemberből álló bizottság járta be. A bizottságnak tagja volt Pauwels Ferencz mérnök, a Bischoffsheim és Hirsch brüsszeli bankházak képviselője, Le Gallais, az angol Waring cég képviselője, az előmunkálatokat vezető Herz Gyula mérnök, de ott találjuk Hollán Ernőt és Ürményi Józsefet az erdélyi vasúti bizottság képviselőiként.¹⁰⁸ A bizottság kedvezően nyilatkozott a tervezett vonalról, csak a Nagy-Küküllő és az Olt folyó közti vízválasztónál jelezték, hogy újabb tanulmányok szükségesek, mert az agyagos terület miatt nem lehetett előre látni az építési költségeket.¹⁰⁹ Első lépésben a Nagyvárad–Kolozsvár–Segesvár fővonal, illetve a Gyulafehérvár és Nagyszeben irányában

¹⁰¹ Barkóczi Jolán: A magyar vasutak a Gazdasági Lapok tükrében (1849–1866). In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*. VI. 1981–1982. Budapest, 1983, Közlekedési Múzeum. 307. (továbbiakban: Barkóczi, 1983.)

¹⁰² Mureșanu, 1974. 275.

¹⁰³ Lukács Béla: *A Magyar Keleti Vasút*. Kolozsvár, 1870, Róm. Kath. Lyceum Nyomdája. 9. (továbbiakban: Lukács, 1870.)

¹⁰⁴ Uo. 10–11.

¹⁰⁵ Zichy Ferenc (1811–1900) politikus, diplomata. Bihari főispán, a Magyar Középponti Vasúttársaság igazgatója, 1848-ban Széchenyi István vezette Közlekedésügyi Minisztérium államtitkára.

¹⁰⁶ A nagy-várad–kolozsvár–brassói vonal=*Pesti Napló*, XIV. (1863. január 9.) 6. sz.

¹⁰⁷ Merger, Michele: Raffaele de Ferrari, Duke of Galliera an investor of European stature. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth – Günter Dinshöhl) Aldershot, 2008, Ashgate. 31.

¹⁰⁸ Barkóczi, 1983. 308.

¹⁰⁹ Az erdélyi vasúti bizottmány gyűlése=*Pesti Napló*, XIV. (1863. július 22.) 165. sz.

haladó szárnyvonal kiépítését tartották elvállalhatónak, míg a Segesvár–Brassó vonalrészre csak előtanulmányok után akartak ajánlatot tenni.¹¹⁰

A vasútvonalra 1863 októberének elején a belga bankház, Zichy Ferencsel és Zichy Edmunddal közösen előmunkálati engedélyt kért az osztrák kereskedelmi minisztertől.¹¹¹ Az erdélyi vármegyék és települések, amelyek érintve lettek volna a vonal által, ingyen földterületet, építkezési anyagot és munkaerőt ajánlottak fel. A vasútvonal érdekében az erdélyi iparkamarák is felszólaltak, kiemelték, hogy egy Arad–Szeben–Vöröstorony vasútvonal valóban olcsóbb volna, de a katonai, gazdasági érdekek miatt a hosszabb Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodza-szoros vasútvonalat támogatják, mert így elérhető közelségbe kerülne a galaci kikötő és a dél-oroszországi területek.¹¹² A román kormánykörök azonban inkább a dél-erdélyi vasútvonal ügyét vagy Bánságon és Havasalföldön keresztül haladó és Bukarestet is érintő vonal építését támogatták. A magyar elit által tervezett Galacig tartó vasútvonal, amely nem érintette volna Bukarestet, nem tetszett a román félnek.¹¹³

A dél-erdélyi vasútvonal ügye az erdélyi fővonallal szemben mindvégig előnyt élvezett a bécsi kormányköröknél. 1859-ben megalakult a Brassói Bánya- és Huta Egyesület, amely megszerezte a petrozsényi kőszéntelep kiaknázásának jogát. A Brassói Bányatársulat részvényesei közt jelen volt több osztrák és cseh pénzügyi vállalkozó illetve az osztrák Creditanstalt Bank.¹¹⁴ Az erdélyi szénkitermelésben érdekelt pénzügyi körök lobbitevékenységet folytattak a dél-erdélyi vasút mielőbbi kiépítése érdekében. Sikerült 1862-ben az ügynek megnyerni a Tiszavidéki Vasúttársaságot,¹¹⁵ amely érdeklődést mutatott az Arad–Nagyszeben fővonal és egy Gyulafehérvár–Kolozsvár mellékvonal kiépítésére.¹¹⁶ A bécsi kormány 1863. december 11-én törvényjavaslatot terjesztett a birodalmi tanács elé az erdélyi vasutak kivitelezéséről, ebben egy Arad–Nagyszeben–Vöröstorony fővonal mellett egy Gyulafehérvár–Kolozsvár, Kolozsvár–Nagyvárad valamint Kolozsvár–Küküllő-völgy–Brassó–határszéli szárnyvonalak kiépítését javasolták. A felvázolt vasútvonalak közül első

¹¹⁰ Az erdélyi vasúti bizottmány gyűlése=*Pesti Napló*, XIV. (1863. július 23.) 166. sz.

¹¹¹ Zichy Edmund: *Egy szó az erdélyi vasútról*. Pest, 1866, Heckenast Gusztáv. 19.

¹¹² Rosegger – Jensen, 1996. 437.

¹¹³ Uo. 438.

¹¹⁴ Vajda, 1971. 288.

¹¹⁵ A Tiszavidéki Vasúttársaság 1856-ban jött létre, egyedüli olyan magántársaság az abszolutizmus idejében, amelynek a teljes vasúthálózata Magyarország területére volt. A vasúttársaság kiépítette a Szolnok–Debrecen (1857), Püspökladány–Nagyvárad (1858), Szajól–Arad (1858), Debrecen–Miskolc (1859), Miskolc–Kassa (1860), Mezőtúr–Szarvas (1880) vonalakat. A társaság államosításakor 1880-ban vonalainak hossza 604 km terjedt ki. Horváth Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)* I. köt. (1827–1944). Budapest, 2004, MÁV Rt. Vezérigazgatósága. 30. (továbbiakban: Horváth, 2004.)

¹¹⁶ Vajda, 1971. 289.

lépésben a fővonal kiépítését szorgalmazták.¹¹⁷ A tervezet, tartalmazta az erdélyi magyar társadalom igényeit, de mégis távoli jövőbe helyezte az erdélyi magyar települések vasútvonalhoz jutását. A fent említett két vasútvonal-terv mellett létezett egy Maros-vonal terv, amit leginkább az osztrák katonai körök támogattak. Ez a vonal végig a Maros folyó mentén haladt volna Aradtól Székelyföldön keresztül Moldváig. Szárnyvonalként felmerült egy Olt-völgyi vasút, amely elsősorban Székelyföldnek lett volna hasznára.¹¹⁸

Az erdélyi vasút hosszan tartó vitája végül 1864. június 5-én dőlt el, amikor a bécsi kormány elrendelte az Arad–Alvinc–Gyulafehérvár vonal kiépítését államköltségen.¹¹⁹ A vasútvonalnak Brassó vagy Vöröstorony felé való kiépítése azonban nyílt kérdés maradt. Az Arad–Gyulafehérvár vasút építését 1865. augusztus 10-én „*Első Erdélyi Vasút*” néven engedélyezték. A vonal főrésztvényesei bécsi befektetők, valamint a petrozsényi állami kőszénteleg kiaknázására alakult brassói bányatársulat résztvényesei voltak. Az állam 14 000 000 forint társulati tőkében 2 820 172 forinttal vett részt. A részvénytársaság a vasút kiépítését a bécsi Klein testvérekre bízta.¹²⁰ A vasút építése lassan haladt előre a nehéz terep, a rossz időjárás és a belföldi gyárak mivel a szükséges síneket idejében nem tudták elkészíteni, és azokat Angliából kellett beszerezni.¹²¹ Így az Arad–Gyulafehérvár vasút átadására csak az osztrák–magyar kiegyezést követően 1868. december 22-én került sor. A Piski–Petrozsény szárnyvonalon 1870. augusztus 28-án indult el a forgalom.¹²²

Felmerül a kérdés, miért nem támogatta hosszú ideig a bécsi kormány egy erdélyi vasútvonal megépítését? Többben a kortársak közül a kedvezőtlen helyzet fő okát abban látták, hogy Ausztria meg akarta akadályozni, hogy a magyar termékek más irányba jussanak ki külföldi piacokra. Egyet értve Erdősi Ferencsel meg kell jegyezni, hogy a magyar mezőgazdasági exportcikk számára nem éppen a Kárpátokon túli agrárterületek képezték a megfelelő felvevő piacot. Az erdélyi vasútépítkezések elmaradásának az okát elsősorban pénzügyi gondok képezték, valamint az is, hogy a megépülő erdélyi fővasútnak nem lett volna mihez kapcsolódnia, ugyanis a román térségben csak 1869-ben kezdődtek el a vasútépítkezések, másrészt Bécs inkább a saját gazdasági érdekeinek megfelelő és

¹¹⁷ A minisztérium előterjesztése a bécsi reichsrathban az erdélyi vasút ügyében=*Pesti Napló*, XIV. (1863. december 13.) 285. sz.

¹¹⁸ Lukács, 1870. 14–15.

¹¹⁹ Vajda, 1971. 289.

¹²⁰ Egyed, 1981. 153.

¹²¹ Képesy, 1908. 67.

¹²² Ujhelyi, 1910. 163.

jövedelmező bányái illetve Bécs–Krakkó–Cernăuți, majd tovább Galacig tartó vonal kiépítését támogatta.¹²³

Az „*Első Erdélyi Vasút*”-nak köszönhetően áttörés történt Erdély infrastruktúrájának fejlesztésében, a periférián elhelyezkedő országrész bekapcsolódott a vasúti forgalomba. Ezt a pillanatot a kortársak a „*vasúti korszak*” kezdeteként értékelték és hamarosan újabb vasútvonalak építésétől váltak zajossá Erdély különböző régiói.

¹²³ Erdősi, 2000. 307.

II. 3. A magyar kormányok vasútpolitikája a dualizmus korában

Az érvényben lévő törvények és rendeletek szerint a vasutak építésével és ellenőrzésével Magyarországon 1867-től a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium, majd 1889-től a Kereskedelemügyi Minisztérium foglalkozott. A minisztérium keretében 1867–1870 között több szervezett jött létre, amelyek ellátták az építések hatósági engedélyezését, a vasutak üzembiztonsági ellenőrzését, az építkezések irányítását vagy a kamatbiztosítások számviteli felülvizsgálatát.

A kiegyezést követő első években a magyar kormányok közlekedési politikája osztrák mintán alapult. Átvették a kamatbiztosításon alapuló magánvasúti rendszert. A magyar kormány azonban mellőzte az osztrák kormánynak azon gyakorlatát, hogy csak a vasút kiépítésére, illetve felszerelésére szükséges és az építés befejezése után megállapított tőkét részesíti kamatbiztosításban. Ehhez az eljáráshoz szükséges megfelelő szervezettel és szükséges idővel a magyar kormány nem rendelkezett. Az állam felügyeletét csak arra terjesztette ki, hogy az építésnél tartsák be az engedélyezéskor megállapított irányt, felszerelést, szilárdságot és határidőt.¹²⁴ Az építési szerződésekre és az igazgatótanács határozataira, mint a vasúttársaság magánügyeire nem gyakorolt befolyást.

A magyar kormány igen előnyös kamatbiztosítással ösztönözte a magánvállalkozási rendszerben épülő fő vonalak kiépülését. A magánvállalkozók a kedvező helyzetet kihasználva különböző jogcímenek jelentős állami támogatásokat vettek igénybe, amelyek megterhelték az állam pénzügyi képességeit. A vállalkozók igyekeztek minél nagyobb építési tőkeösszeget kimutatni, hogy így nagyobb kamatbiztosítási összegek engedélyezését tudják elérni. Ugyanakkor kevesebb pénzt fordítottak az építkezésre, silány minőségű munkát végeztek, alacsony munkabér mellett. A különbözetet pedig zsebre tették. Az építkezést az is drágította, hogy az engedélyokiratok adás-vétel tárgyát képezték és addig, míg valamely engedélyezett vonal tényleges kiépítésére sor került, engedélyesek sora gazdagodott meg.

A kiegyezés utáni első években a kormány arra törekedett, hogy minél rövidebb időn belül minél több vasútvonal épüljön ki, ennek eredményeként az 1867-ben 2 283 kilométernyi vasútvonal, 1873-ra 6 744 kilométerre gyarapodott. 1867–1872 között az országgyűlés 20 vonal engedélyezési törvényét fogadta el és több mint 4000 km új vasútvonal nyílt meg.¹²⁵ A vasútépítési láz azonban megterhelte az államkasszát, a Magyar Keleti Vasút miatt az állam

¹²⁴ Pogány, 1980. 21.

¹²⁵ Katus, 1983. 191.

hitelképessége külföldön megrendült. A magyar kormány maga is hozzájárult az építkezések körüli botrányok kialakulásához, hiszen a legtöbb esetben a pályázatok alkalmával a legalacsonyabb árat és a leggyorsabb átadási időpontot vette figyelembe, nem vizsgálta meg a vasútépítési költségeknek, ütemterveknek a realitását.

A tőkeszegény magyar állam a külföldi tőkét vette igénybe infrastruktúrájának kiépítésére. Az ausztriai, francia, német vagy belga banktőkével épülő vasútvonal vállalkozásokba bekapcsolódott a magyar politikai és gazdasági vezető réteg. A vasútépítésben jövedelmező üzletet és terményeinek könnyebb értékesítési lehetőségét látták. Politikai kapcsolatukat is latba véve igyekeztek befolyásolni a vonalak kiépítésének sorrendjét és irányát. A kor politikusai számára a különböző ajánlatok, a gyors meggazdagodás lehetősége minden bizonnyal nagy kísértést jelentett, egy olyan időszakban, amikor a kormányzat működését sok kapkodás és átgondolatlanság jellemezte. Gyakorlattá vált a képviselők beválasztása a vasútépítési részvénytársaságokba, amelyek aztán szerződéses viszonyba kerültek az állammal.¹²⁶ A politikai és gazdasági világnak a szoros összekapcsolódásán többek között Deák Ferenc vagy más politikusok is próbáltak lazítani. A Deák-párti kormányzás végnapjaiban született meg az első inkompatibilitás törvény 1875:I. törvénycikkelye,¹²⁷ amely megtiltja, hogy országgyűlési képviselő a kormánnyal szerződéses viszonyban álló vállalkozó legyen. Az 1901:XXIV.¹²⁸ második összeférhetetlenségi törvény pedig megtiltja, hogy a képviselők mandátumuk ideje alatt vasúti vagy más vállalkozási engedélyt nyerhessenek és sor került a közbenjárási összeférhetlenség szabályozására.

Az 1867–1873-as vasútépítési láz korszakára jellemző, hogy az érdekelt személyek tekintélyes bankokkal szövetkezve kieszközölték egy vasútvonal engedélyezését, felkeltették az érintett települések lakosságának érdeklődését és a kibocsátott részvényeken jó áron túladtak. A vonal építését alvállalkozóknak adták ki, ők pedig nem törődtek a vasút további sorsával. Az alvállalkozó pedig lehet, hogy egy másik alvállalkozónak adta tovább a vasút építését, időközben pedig kiderült, hogy a részvények értéke messze meghaladja a vasút jövedelmezősége által igazolt reális értéket. A vállalkozó igyekezett ilyen esetben minél gyorsabban, gyakran silány, felületes munkával kiépíteni és átadni a vasútvonalat.

A Magyar Keleti Vasút építésénél szerzett kellemetlen tapasztalat, majd az 1873-as gazdasági válság hatása a kamatbiztosítási rendszer végét jelentette. Időközben a magyar kormány 1868-ban megtette az államvasút rendszer megteremtéséhez szükséges első

¹²⁶ A dualizmus első évtizedeinek korrupciós botrányairól lásd: Cieger András: Gazdagodás és korrupciós vád. In: *Századvég*, 2006. 2. sz. (40. szám). 31–68.

¹²⁷ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5656 (letöltve: 2011.03.13.)

¹²⁸ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6838 (letöltve: 2011.03.13.)

lépéseket azáltal, hogy megváltotta a Magyar Északi Vasúttársaság¹²⁹ vonalait és létrehozta az egyik legjelentősebb állami vállalatot, a MÁV intézményét.

Az 1873-as gazdasági válságot követő években új magánvasutak nem létesültek és az állam sem építkezett. A következő 8 évben mindössze 954 km új vonalat adtak át a forgalomnak és csak 1880-as évektől lendült fel ismét a vasútépítkezés.¹³⁰ Az 1875-ben hatalomra került Tisza Kálmán vezette Szabadelvű Párt politikája kezdetben a magánvasúti rendszer felé hajlott, csak a kényszerből tért át vasút-államosítási eszmére. A kormány nem térhetett ki az eladósodott Magyar Keleti Vasút államosítása, majd a Brassó–Predeal vasútvonal állami pénzen való kiépítése elől. A Szabadelvű Párt első évtizedes kormányzása alatt államosított vagy épített vonalak nem képeztek egy egységes államvasút hálózatot, inkább azt mondhatnánk, hogy a különböző magán vasútvonalak közé ékelődtek be. A Közlekedési Minisztérium körében sokan arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a vasutak államosítása nemcsak közgazdasági, hanem kormányhatalmi és nemzeti érdek is. Ezért javasolták a Tiszai Vasúttársaság és valamennyi kamatbiztosítós vasúttársaság államosítását.¹³¹ A Tisza-kormány tizenöt éve alatt kialakult az ország vegyes vasúti rendszere,¹³² amely az adott gazdasági és társadalmi helyzetben célszerűnek és működőképesnek tűnt. A legfontosabb vonalak az állam tulajdonába kerültek. A Tisza-kormánynak sikerült elérnie a paritást az Ausztriával közös vasutak esetében. Így az öt közös vasút közül kettőnek (Kassa–Oderbergi Vasúttársaság és a Magyar Nyugati Vasúttársaság) Budapesten, kettőnek (Déli Vasúttársaság és az Első Magyar Gácsországi Vasúttársaság) Bécsben volt a székhelye, míg a dualista alapokra helyezett volt Osztrák Államvasút társaságnak egyenrangú székhelyei voltak Budapesten és Bécsben.¹³³

A fővonalakat kiszolgáló szárnyvasutak építése hatalmas lendületet vett az 1880:XXXI. és az 1888:IV. helyi érdekű vasutakról szóló törvények által. A helyi érdekű vasutak kérdéskörére a későbbiekben a székhelyföldi vasútépítkezések kapcsán visszatérünk.

¹²⁹ A Magyar Északi Vasúttársaság Pest–Hatvan–Salgótarján vonala 1867-ben nyílt meg. A vasúttársaság pénzügyi gondokkal küszködött, így 1868-ban az állam megváltotta vonalait.

¹³⁰ Katus László: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: *Magyarország története 1848–1890.* 6/2 (főszerk. Kovács Endre) Második javított kiadás. Budapest, 1987, Akadémia Kiadó. 981. (továbbiakban: Katus, 1987.)

¹³¹ Udvarhelyi Dénes: Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig.* II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Kft. 12. (továbbiakban: Udvarhelyi, 1996.)

¹³² Nyugat és Közép Európában több helyen áttértek a vegyes vasúti rendszerre, elsők közt Belgium az 1870-es években.

¹³³ Szabó Jenő: *Baross művének és rendszerének utóhatásai.* Budapest, 1912, Franklin-Társulat Nyomdája. 5. (továbbiakban: Szabó, 1912.)

A magyar kormányok vasútpolitikájának meghatározó pillanata volt Baross Gábor államtitkári, majd miniszteri tevékenysége. Minisztersége alatt (1886–1892) megváltozott Magyarország vasúttérképe, megszűnt az autonóm, egymással állandó versenyben álló vasúti körzetek laza összefüggésű, nehezen irányítható rendszere. Megvalósult a legfontosabb vonalak államosítása és a magán vasutak éveken keresztül folyósított kamatgaranciális kifizetései megszűntek.¹³⁴ Baross hozzányúlt a közös vasutak intézményéhez is. Államosította az Osztrák Államvasút társaság, a Magyar Nyugati és az Első Magyar Gácsországi Vasúttársaságok magyar vonalait. Így a közös vasutak számát ötről kettőre csökkentette.¹³⁵ Minisztersége ideje alatt megkezdődött az államosított vonalak felújítása, a nagyobb teljesítményű mozdonyok gyártása, a vasúti berendezések modernizálása és gyarapítása. Baross az Ausztriával szembeni gazdasági önállóság híve, de ezt igyekezett úgy megteremteni, hogy a Monarchia dualisztikus szervezete, berendezkedése változatlan maradjon. Baross a gazdasági önállóságot nem a vámközösség megszüntetésében, hanem az iparfejlesztés, közszállítás és az árudíjszabás politikájában kereste.

Baross tevékenységének egyik legfontosabb hozadéka a zónadíjszabás volt, amelynek a társadalmi és gazdasági hatásai későbbiekben kerülnek bemutatásra. Baross gazdaságpolitikai célkitűzései között szerepelt az árutarifa-rendszer átalakítása. A magyar állam a kiegyezést követően nem foglalkozott az áruszállítási díjszabásokkal, azokat a vasutak belső ügyének tekintette. A vasúttársaságok között így nem volt együttműködés. A vasúti áruforgalmi tarifák kialakítása elsősorban a vasutak jövedelmezőségét szolgálta, így a tarifák általában magasak voltak. A magánvállalatok minél nagyobb nyereségre törekedtek, az ország gazdasági érdekeit figyelmen kívül hagyták, és tarifapolitikájukkal nehezítették az áruforgalom fejlődését. A vasút-államosításokkal a kormány befolyásolni igyekezett az áruszállítási tarifákat. Baross a vasúti tarifákat teljesen alárendelte a gazdaságpolitikának.¹³⁶ Baross arra törekedett, hogy a távoli gazdasági övezetek számára csökkentett tarifákat biztosítson, olcsó fuvarozással segítve elő ezek fejlődését. Az árutarifa reformja megpróbálta kiegyenlíteni a távolságokból eredő fuvarozási hátrányokat. A MÁV 1891. január 1-jén léptette életbe az új árudíjszabás rendszerét, amely leginkább a cukoriparnak, az exportra termelő malomiparnak, a budapesti termény nagykereskedelemnek, a fafeldolgozásnak és a

¹³⁴ Majdán, 2010. 98.

¹³⁵ Szabó, 1912. 5.

¹³⁶ Udvarhelyi, 1996. 24.

fakivitelnek teremtett előnyös helyzetet, ugyanakkor elősegítette, hogy Erdély termékei és ásványi kincsei távoli vidékekre jussanak el.¹³⁷

Barossnak sikerült elérnie, hogy a Közmunka és Közlekedésügyi és a Földművelés-, Ipari és Kereskedelemügyi tárcák egyesítésével létrejöjjön 1889-ben a Kereskedelmi Minisztérium. Neki köszönhetően a 19. század utolsó évtizedére a MÁV a gazdasági élet egyik legfontosabb, az ország korabeli térszerkezetének meghatározó tényezőjévé vált, elősegítve az ipar, a kereskedelem és a mezőgazdaság fejlődését. A magyar vasúthálózat a nemzetközi forgalomnak is fontos láncszeme volt, Kelet-, Közép-, Nyugat-és Délkelet-Európa árucseréjének közvetítésével a világkereskedelem szerves részévé vált. Baross kezdetektől fogva nagy figyelmet szentelt az ésszerű, takarékos vasúti üzemvitelre, a személyzeti reformra, megkövetelte a fegyelmezett munkát, előtérbe helyezte a szakmai képzettséget, a színvonal emelését. Elrendelte a Vasúti Tisztképző Tanfolyam felállítását. Igyekezett a MÁV-ot kereskedő vasúttá tenni.¹³⁸

A nagy államosítási korszak befejeztével 1892-ben a MÁV vonalainak hosszúsága 7 507 km-re emelkedett.¹³⁹ 1880–1899 között a vasút államosítása mellett, állami és magán vasútépítkezések történtek. A vasútba befektetett tőke nagysága elérte az 1200 millió koronát, több ezer kilométernyi vasútvonal került megnyitásra. Ugyanakkor ebben a korszakban kezdődött el a helyi érdekű vasútvonalak építése, 1913-ra az ország területén több mint 13 000 km helyi érdekű vasútvonal épült.¹⁴⁰ Székelyföldön a fent említett időszakban épültek ki a helyi érdekű vasútvonalak, és az állam által építtetett Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasútvonal.

A 19. század végén a nagy vasútépítkezések mellett a régi vas sínek nagy részét kicserélték tartósabb és nagyobb teherbírású acél sínekre. A két és négy hengeres gőzmozdonyok gyártása lehetővé tette a sebesség és teljesítmény fokozását.¹⁴¹ A súlyosbodó gazdasági helyzet, a 20. század első éveinek politikai válsága azonban ismét visszavetette a vasútépítkezést. Másrészt több olyan helyi érdekű vasút épült a 19. század utolsó évtizedében, amelyek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket és jövedelmezőségük messze mögötte maradt a várakozásnak. A közlekedési eszközök fejlesztésében beállott szünet kihatással volt az ország és egyben a székelyföldi régió gazdasági életére. A középítkezések szüneteltetése

¹³⁷ Baross Gábor (szerk: Frisnyák Zsuzsanna) 2. kiad. Budapest, 2000, Dinasztia Kiadó. 72–74. (továbbiakban: Frisnyák, 2000.)

¹³⁸ Czére, é.n. 136.

¹³⁹ Udvarhelyi, 1996. 33.

¹⁴⁰ Katus, 1983. 191.

¹⁴¹ Katus László: Magyarország gazdasági fejlődése (1890–1914) In: *Magyarország története 1890–1918.* (főszerk. Hanák Péter) 7/1. Budapest, 1988, Akadémia Kiadó. 378. (továbbiakban: Katus, 1988.)

befolyásolta azon ipari tevékenységeket, amelyek közvetlenül a vasútnak köszönheték megjelenésüket.

A magyar vasútépítkezés utolsó nagy korszaka az 1906–1915 közti időszak. Székelyföldi viszonylatban kiépült az állam irányításával a székely körvasút hátralévő része, kisebb helyi érdekű vasútvonal-kiegészítések történnek a Kis-Küküllő-menti, illetve a háromszéki vasutaknál, valamint megépül a Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vasúthálózat. A 20. század elején a figyelem a gazdasági vasutak létesítése irányába terelődött. Magyarországon több 600, 760 és 1000 mm-es keskeny nyomtávolságú vonal épült. A viszonylag olcsó és rugalmas pályaépítési lehetőség olyan területeket kapcsolt be a vasútforgalomba, melyeknek korábban semmilyen vasúti összeköttetésük nem volt, és sem gazdasági, sem földrajzi helyzetük nem tette lehetővé, hogy normál nyomtávú vonal építésében reménykedhessenek. Hátrányaként emlegették a csatlakozás és az átrakodás problémáját a normál vasúthálózathoz. Az első világháború kitöréséig több ezer kilométernyi ipari, erdei és mezőgazdasági keskenyvágányú vasútvonal épült országszerte.

A vasútépítés, a szállítás forradalma és a gazdasági növekedés viszonya eltérően alakult Magyarországon, mint a fejlettebb ipari országokban, ahol a vasút fejlődése szorosan kapcsolódott az ipari forradalomhoz. Magyarországon a szállítás forradalma megelőzte az iparosodás szélesebb kibontakozását, mintegy szükséges előfeltétele volt nemcsak az ipari forradalomnak, hanem a modern tőkés mezőgazdaság fejlődésének is.¹⁴²

Magyarország vasúthálózata az első világháború kitörésekor elérte a 21 000 km-t, ami európai viszonylatban is figyelemre méltó.¹⁴³ A vasúthálózat régiókénti elosztását nézve azonban jelentős eltérések mutatkoztak. A magyarországi vasúthálózat Budapest központúként valósult meg, sugárszerű fővonalakkal. A sugaras fővonalakat összekötő vasutak már esetlegesen épültek. Az erdélyi vasúthálózat kialakulását a pénz, a lobbi mellett a földrajzi környezet, a Kárpátok, a Mezőség dombvidéke, a Maros, Olt, Szamosok és a Küküllők adta lehetőségek befolyásolták. Az 1913-as év végéig 2384.4 km vasút épült Erdély területén.¹⁴⁴

Az alábbi táblázaton jól látható, hogy a székely vármegyék esetében a legkisebb a 100 km² eső vasútvonalak hosszúsága, kivéve Beszterce-Naszód vármegyét. A sor végén pedig Udvarhely vármegye található, amelynek területén talán az egész történelmi Magyarországot vizsgálva legkevesebb vasút épült.

¹⁴² Katus, 1996. 390.

¹⁴³ Katus, 1988. 376.

¹⁴⁴ Rácz Lajos: *Erdély vasút-politikája*. Marosvásárhely, 1917, Tükör Nyomda. 18–19.

Vármegyék	Vasútvonal hossza a vármegye területén	Vasútvonal hosszából 100 km² esik	Vasútvonal esik 100 000 lakosra
<i>Alsó-Fehér</i>	168,0	4,6	73,8
<i>Beszterce-Naszód</i>	116,2	2,7	88,8
<i>Brassó</i>	128,6	8,6	123,8
<i>Csík</i>	159,4	3,2	104,4
<i>Fogaras</i>	95,3	3,9	99,3
<i>Háromszék</i>	116,8	3,0	76,6
<i>Hunyad</i>	315,0	4,0	89,9
<i>Kis-Küküllő</i>	112,4	6,6	94,5
<i>Kolozs</i>	162,8	3,4	69,3
<i>Maros-Torda</i>	145,3	3,5	72,9
<i>Nagy-Küküllő</i>	189,6	5,7	125,3
<i>Szeben</i>	225,6	6,2	124,1
<i>Szolnok-Doboka</i>	165,8	3,5	64,1
<i>Torda-Aranyos</i>	194,4	5,5	107,6
<i>Udvarhely</i>	65,2	2,2	51,1

1. Táblázat. Erdélyi vasútvonalak megyékre lebontva 1913-ban.¹⁴⁵

Az erdélyi és ennek keretén belül a székelyföldi vasúthálózat kialakulásának története egy hosszú folyamat része. A következő oldalakon előbb az erdélyi vasúthálózat fő vonalának (Magyar Keleti Vasút) kialakulását, majd azt követően a Székelyföld történelmi, etnikai, néprajzi régió vasútépítkezésének tér- és időbeli változásait ismertetem.

¹⁴⁵ Uo.

II. 4. A Magyar Keleti Vasút

Mikó Imre, a kiegyezés utáni új magyar kormány közlekedéspolitikáját irányító erdélyi származású szakminisztere fölismerte a közlekedési típusok és hálózatok azonos jelentőségét. Ferenc Józsefnek küldött feliratában kijelentette: *„a kiépítendő vasútvonalak (...) csak úgy felelhetnek meg teljes mértékben a hozzájuk kötött várakozásoknak, ha a közforgalom egyéb eszközeivel szerves kapcsolatba hozatnak, és általában ha összes közlekedési eszközeink lehetőleg egymással lépést tartva fejlesztetnek.”*¹⁴⁶

A kiegyezés pillanatában rendelkezésre álló infrastruktúra nem felelt meg az Magyarország személy- és áruszállítási szükségleteinek. A vasútvonal hálózat meglehetősen hiányos volt, a közutak állapota pedig nem tette lehetővé, hogy a meglévő vasút kifejtse előnyös gazdasági és társadalmi hatását az illető területen. Az új magyar kormány elsőrendű feladatának tekintette a fővárosból kiinduló fővonalak tovább fejlesztését. Mikó közlekedési miniszter visszatért a Széchenyi-féle elképzeléshez, amely szerint a vasútvonalaknak az ország központjából, Budapestről kell négy főirányba kisugározniuk, és az országot négy szelvényre hasítva, a háló alapszállait kell képezniük.¹⁴⁷ Mikó (lásd a 3. számú térképet) szerint az egyik legfontosabb fővonal az erdélyi, amely Nagyváradról kiindulva Kolozsváron keresztül Brassó irányába és onnan a Bodzafordulón keresztül Galacig vezet. Ebből a fővonalból ágaznának ki a mellékvonalak: Kiskapus–Nagyszeben, Brassó–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós, Gerend–Marosvásárhely és Kolozsvár–Beszterce.¹⁴⁸ A kiegyezés után hatalmon lévő kormányok elsőrendű feladatuknak tartották Fiume, illetve a román Galac dunai kikötője irányába futó vonalak megépítését. Az erdélyi fővasútvonal megépítése nemzeti és nemzetközi szinten is fontos szerepet töltött be. Kiépítése által megteremtődött volna az erdélyi térség bevonása a magyar vasúthálózatba, szimbolizálva Erdély integrációját a magyar államba, de ugyanakkor ettől a vasútvonaltól várták a romániai piac és Fekete-tenger térségének a meghódítását a magyar kereskedelem számára.

A Közlekedésügyi Minisztérium megalakulását követően át kellett vegye azokat a vonalakat, amelyek kivitelezési és engedélyezési tárgyalásait még a bécsi kormány kezdte el a kiegyezés előtt. Ezek a szerződéseket magyar kormány minden változtatás, újratárgyalás nélkül átvette és magára kötelezőnek ismerte el. Ilyen volt például az Első Erdélyi Vasút

¹⁴⁶ Mikó Imre: *A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszternek az ország közlekedési eszközeinek állapotáról és a vezetésére bízott minisztérium tevékenységéről Ő Felségéhez intézett felterjesztése.* é.n. 3.

¹⁴⁷ Uo.

¹⁴⁸ Uo. 11.

építése Arad–Alvinc–Gyulafehérvár között. De ugyanakkor elkezdte saját költségén építeni a legfontosabb vasutakat, így például a Károlyváros–Fiume és a Nagyvárad–Kolozsvár vonalat.¹⁴⁹ Az előbbi az Adriára és a Földközi-tengerre való kijutás miatt volt fontos, míg az utóbbi által Erdély bekapcsolása valósult meg a magyar vasúthálózatba.

A magyar képviselőház 1867. július 2-án hozott határozata kimondta a Nagyvárad–Kolozsvár vonalszakasz építésének sürgősségét. A kormány megtette az előkészületeket, több ezer 6,5 és 5,5 méteres sínt rendelt Franciaországból.¹⁵⁰ Megtörtént a vonal előmunkálata, az építkezéshez szükséges anyagok szállítására nyilvános pályázatot írtak ki. A vasúti talpfák előállítását és szállítását például a szilágysomlyói gróf Bánffy Béla nyerte el.¹⁵¹ A magyar kormány azt remélte, hogy így előnyösebb helyzetből tud majd tárgyalásokat kezdeni a vállalkozókkal és az építkezések megkezdésével hatékonyabban tudja ellenőrizni a munkálatokat. A kiegyezést követő években a kormány több vasútépítési előmunkálati engedély adott ki erdélyi vasútvonalra:

Előmunkálat kérő személyek	Vasútvonal irány
gr. Bánffy Miklós, gr. Károlyi Ede, gr. Wass Samuel, Reményi Antal	Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó
Trauschenfells Emil és társai	Gyulafehérvár vagy Alvinc–Szászsebes–Nagyszeben–Fogarás–Feketehalom–Brassó–Tömös
br. Szentkereszty Zsigmond és társai	Gyulafehérvár–Tövis–Medgyes–Segesvár–Brassó–keleti határszél. Kiskapus–Nagyszeben szárnyvonal

II. Táblázat. Az erdélyi fővasútvonalra kiadott előmunkálati engedélyek 1867–1868.¹⁵²

A Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium a szükséges előmunkálatok elvégzése után pályázatot írt ki a Nagyvárad és Kolozsvár közti vonalra. Az 1868. augusztus 23-án megtartott engedélyezési tárgyalásra két magyar és egy angol cég árajánlata érkezett. Gróf Bánffy Miklós és társai 53 000 forint, báró Szentkereszty és társai 55 000 forint és az angol Charles Waring és társai 39 800 forint összegű állami kamatgaranciát kértek mérföldenként.¹⁵³ Az építési pályázatot a legkisebb kamatgaranciát kérő angol *Waring Brothers és Eckersley* cég nyerte el. A kormány célszerűnek látta, hogy a Brassóig tervezett

¹⁴⁹ Uo. 47.

¹⁵⁰ MOL. K. 173–9. tétel–49. csomó 1868–5722.

¹⁵¹ MOL. K. 173–9. tétel–49. csomó 1868–6114.

¹⁵² A magyar kormány által adott vasúti engedélyek táblázatos kimutatása=*Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*, 1869. III. évf. 1 füzet. 50–51.

¹⁵³ Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály: Az erdélyi vasútépítészet előzményei – V. rész. In: *Műszaki Szemle*, 2002. 17 sz. 9. (továbbiakban: Horváth – Kubinszky 2002a)

vonalat egy vállalkozó építse ki, ezért felkérte a Waring céget, hogy ne csak a Nagyváradi–Kolozsvár vonalra, hanem az egész Brassóig terjedő szakaszra nyújtson be pályázatot. Az angol vállalkozók ezt követően megszerezték az 1862-ben Herz Gyula főmérnök által az Országos Magyar Gazdasági Egylet rendeletére készült vasútvonal terveket.¹⁵⁴

Az angol vállalkozóknak 1868 novemberében sikerült elérniük, hogy mérföldenként 46 750 forint tiszta jövedelembiztosítás kapjanak.¹⁵⁵ Az a tény, hogy pár hónappal az engedélyezési tárgyalások után a vállalkozóknak sikerült elérni a kamatbiztosítás összegének a felemelését jelzi, hogy a pályázat alkalmával felajánlott összeg értéke nem volt reális, másrészt, hogy a vállalkozóknak jó kapcsolatai lehettek Közlekedési Minisztériumban. Egyes feltételezések szerint az angol vállalkozók és Hollán Ernő közlekedési államtitkár közt kiváló kapcsolat volt. A vasútépítő társaság vezérigazgatója, Bottlik Lajos ügyvéd Hollán sógora volt.¹⁵⁶ A Waring cég egy megbízható félnek tűnt azáltal, hogy Franciaországban, Belgiumban, Indiában, Brazíliában és Hondurasban foglalkozott vasútépítéssel.¹⁵⁷ A vasútépítés engedélyezési okmányát az 1868-as XLV. törvény¹⁵⁸ hagyta jóvá, amelyet a király 1868. december 6-án szentesített. A törvénycikk első két fejezete kimondta:¹⁵⁹

1. *A magyar keleti mozdonyvasút fővonala, valamint Gyulafehérvár, Marosvásárhely és Nagyszebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetett kiépíttetni.*
2. *Az engedélyezett fővonal és annak szárnyvonalai a következők:*
 - a) *a Nagyváradtól–Kolozsváron–Tövisen–Segesváron át Brassóig vezető fővonal*
 - b) *a fővonalból Gerendnél kiágazva Marosvásárhelyig*¹⁶⁰
 - c) *a fővonalból Kiskapusnál kiágazva Nagyszebenig vezető szárnyvonal*
 - d) *a fővonalból Tövisnél kiágazó Gyulafehérvárig vezető és így az Arad–Gyulafehérvár vasútpályába szakadó szárnyvonal.*

A törvény biztosította az építő társaságnak azt az előjogot is, hogy a Kolozsvártól Besztercére, valamint Brassótól Gyergyószentmiklósról és Marosvásárhelytől a Maros-völgyében tervezett vasútvonalakat kiépítse.¹⁶¹

¹⁵⁴ Pogány, 1980. 41.

¹⁵⁵ MOL. K. 246–218. csomó 1868.

¹⁵⁶ Pogány, 1980. 41.

¹⁵⁷ Kövér, 2002. 278.

¹⁵⁸ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5367. (letöltve: 2011.03.13.)

¹⁵⁹ Uo.

¹⁶⁰ Az eredeti terven a kormány beleegyezésével a vasútépítő társaság változtatott és a marosvásárhelyi szárnyvonal kiindulási pontját Gerendről Székelykocsárdra helyezte át.

¹⁶¹ Lukács, 1870. 16.

Az építés megkezdéséhez sürgősen pénz kellett, ezért Charles Waring és testvérei Párizsban 1868. december 16-án szerződést kötöttek az Angol–Osztrák bankkal.¹⁶² A Waring cég az engedélyokmányban megszerzett jogait az Angol–Osztrák bankra ruházta, viszont a bank az engedélyezett vonalak építésével a Waring-céget bízta meg. Az Angol–Osztrák bank kötelezettséget vállalt, hogy részvénytársaságot alapít 75 033 750 forint névszerinti alaptőkével.¹⁶³ A Waring cég viszont arra kötelezte magát, hogy az engedélyezett vonalakat teljesen kiépíti és felszereli. A szerződést 1868. december 17-én egy *Bordereau regulateur* nevű kiegészítéssel toldották meg, ebben meghatározták azokat az elveket, amelyek alapján a Waring cégnek az általa elvégzett munkák és a felszerelés szállítások után a társulat részéről fizetni fognak. A vasutat finanszírozó Angol–Osztrák Bank mellett az üzletbe bekapcsolódott a párizsi Société Générale, a brüsszeli Bischofsheim és Hirsch illetve a frankfurti Erlanger bankház.¹⁶⁴ A vasútvonal részvényei nagyrészt a nemzetközi tőzsdén kerültek érvényesítésre. A beruházók egy része Franciaországból, Németországból és Belgiumból verbuválódott.¹⁶⁵ A ténylegesen befizetett összeget, kihasználva az ezüstforintnak a bankjegyekhez és az államjegyekhez képest fennálló árszámjelét (100 osztrák értékű ezüstforint=123 forint papírpénz) mintegy 9,5 millióval megkurtítva számolták el a megalakuló Magyar Keleti Vasút Részvénytársaságnak.¹⁶⁶

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság megalapítására 1869. március 8-án került sor, tagjai csaknem kivétel nélkül a magyar és erdélyi arisztokrácia képviselőiből, bankárokból és közéleti személyiségekből verbuválódtak. Többen közülük az előmunkálati engedélykérések révén már korábban is érdekeltek voltak a vasútépítésben. A társaság elnöke, br. Vay Miklós főrendházi tag.¹⁶⁷ A 16 tagból álló igazgatói tanácsban 2 bárót, 4 gróft találunk és a vállalkozást támogató Angol–Osztrák Bankot 4 tag képviselte.¹⁶⁸ A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság igazgatótanácsa elfogadta a vállalkozók és a bank között már megkötött szerződéseket. Az igazgatótanács döntéseinél a minisztérium csak azt vizsgálta, hogy az azok nem ellenkeznek-e az engedélyokmány határozataival. A szerződésekre vagy az igazgatótanács határozataira, mint a vasúttársaság magánügyeire észrevételt nem tett.¹⁶⁹ A

¹⁶² Kövér, 2002. 279.

¹⁶³ Pogány, 1980. 44.

¹⁶⁴ Uo. 42.

¹⁶⁵ Kövér, 2002. 279.

¹⁶⁶ Uo. 280.

¹⁶⁷ Pogány, 1980. 42.

¹⁶⁸ Uo.

¹⁶⁹ A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése. Kolozsvár, 1883, Kiadó a Magyar Államvasutak Kolozsvári Üzletvezetősége. 17. (továbbiakban MÁV, 1883.)

Magyar Keleti Vasút építéskor elkövetett pénzügyi csalásokért az állami szervek is felelősek voltak, mert szemet hunytak, és nem gyakorolták megfelelően ellenőrzési jogukat.¹⁷⁰

A Waring cég az építési területet négy fő és 16 alszakaszra osztotta. Az I. szakasz: Nagyvárad–Kolozsvár, a II. szakasz: Gyulafehérvár–Tövis–Gerend (majd később Székelykocsárd) –Marosvásárhely, a III. szakasz: Tövis–Segesvár és Kiskapus–Nagyszeben. A IV. szakasz pedig a Kolozsvár–Gerend, illetve a Segesvár–Brassó vonalak. Az egyes szakaszok közt építési nehézségek, terepviszonyok szempontjából jelentős eltérések voltak és így az elvégzendő munka mennyisége és értéke is változott. Ennek ellenére a vállalkozók a teljes építési költséget négy egyenlő részre osztották és a látványosabb I. szakasznak, valamint a kisebb nehézségekkel járó II. szakasznak fogtak neki.¹⁷¹ Az építés irányítását Charles Waring vállalkozó társa, William Eckersley vezette, segédje A. Garmer, míg a Waring testvérek helyi megbízottja az osztrák Petler Herz lovag volt. A vonalon dolgozó mérnökök mind angolok voltak.¹⁷² A vállalkozók mérnökei, Chapman, Rotter, Winger, Lien és Kilgaur kiváló angol szakemberek hírében állottak, viszont nem rendelkeztek alapismeretekkel az erdélyi terepviszonyokról. A munkát a Magyar Királyi Vasútépítészeti Igazgatóság ellenőrizte.¹⁷³

Az építkezést elviekben ugyanabban az időben kezdték meg Nagyváradtól Kolozsvár felé, valamint Kolozsvártól Brassó irányába, és azt tervezték, hogy 1872. október 1-ig a teljes vonalat átadják a forgalomnak. Valójában tényleges munka csak a már korábban említett I. és II. vonalszakaszon történt. Az építkezési cég technikai nehézségekre hivatkozva az eredeti terven pályamódosításokat hajtott végre, Torda helyett Aranyosgyéres felé vezette a vonalat. A változtatás fejében a társulat köteles volt az Aranyosgyéres–Torda szárnyvonalat kamatbiztosítás nélkül megépíteni.¹⁷⁴ A vonal módosításának hátterében minden bizonnyal a gyéresi és környékbeli nagybirtokosok lobbitevékenysége állt a kormánynál és a részvénytársaságnál. Torda városa a nagy kiterjedésű Mezőség, a termékeny Aranyos-völgy és az Érchegység metszéspontjánál feküdt, közelében sóbánya volt. Fejlett kézműiparral rendelkezett. Mindezen adottságok ellenére Torda városa alulmaradt a gyéresi birtokosokkal szembeni vetélkedésben. Az alig több mint ezer lelket számláló Gyéres irányába épült meg

¹⁷⁰ Pogány, 1980. 55.

¹⁷¹ Horváth – Kubinszky, 2002a. 10.

¹⁷² Lukács, 1870. 52.

¹⁷³ Horváth – Kubinszky, 2002a. 10.

¹⁷⁴ Az Aranyosgyéres–Torda szárnyvonal megépítését az 1870. évi XLVII. törvénycikk írta elő. A szárnyvonal azonban a Magyar Keleti Vasút társaság pénzügyi problémái miatt nem valósult meg. A társaság államosítása után ez a feladat a MÁV-ra hárult, így az Aranyosgyéres–Torda szárnyvonal átadására 1883. július 19-én került sor. Horváth Ferenc: Hazai vasútépítések az 1876–1900 évek között. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig*. II köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Rt. 155. (továbbiakban: Horváth, 1996.)

Kolozsvárról a vasútvonal. A megépült vonal menti területeknek és Gyéresnek több befolyásos birtokosa volt, így gróf Béli György, báró Jósika András és Torda vármegye legtöbb adóját fizető Paget János nagybirtokos, aki Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság igazgatósági tagja volt.¹⁷⁵ Egy vasút elnyeréséért folytatott vetélkedés jellegzetes példája volt a Torda város polgársága és az agrárjellegű Gyéres térség befolyásos földbirtokosai közti vita.

A Nagyvárad–Kolozsvár vonalszakasz Nagyváradról indult ki a Tisza-vidéki Vasúttársaság állomásából. A nagyvárad-i pályaudvart ki kellett bővíteni, a két vasúttársaság szerződést kötött az állomás közös használatáról. A vasútvonal, miután elhagyta Nagyvárad állomást, a Sebes-Körös völgyébe tért. A vonalvezetést és ívviszonyokat a Sebes-Körös völgye szabta meg. A vonal egyik legszebb, de legnehezebb szakasza a Rév és Barátka közti vonal, ahol a vasút végig a Sebes-Körös völgyében, majd a szorosban haladt. Itt több helyen masszív töltéseket kellett emelni, az áradások megakadályozása érdekében szabályozták a Körös folyót és Nádas patakot, egyes helyeken a vasútvonalat be kellett vágni a sziklába, és három alagút építése vált szükségessé, az első 50 m, a második 194 m, míg a harmadik, a legnagyobb 270 méter hosszú volt.¹⁷⁶ A pálya egyik legjelentősebb akadály a Sebes-Körös és a Nádas-patak között húzódó vízvásztó volt Bánffyhunyon túl. A vasútvonal Nagyváradtól a vízvásztóig 4–9%-os emelkedőben haladt, ezt követően a Nádas-patak völgyében Kolozsvárig átlag 3–7%-os lejtőn vezetett a pálya.¹⁷⁷

A vonal tervezésekor a mérnökök nem vizsgálták meg a vasút nyomvonala által érintett altalaj szerkezetét, sem a töltéshez használt földanyag minőségét. A véletlennek tulajdonítható, hogy a Magyar Földtani Társulat geológusai 1869-ben vizsgálták a kolozsvári medence talajviszonyait. Megállapításuk szerint a medencét a miocénben és pannonban tenger borította, amelynek feltöltődésekor homok és mészkő, valamint agyagréteg rakodott egymásra. Az egymás felett többször változó agyag és homok között több csúszásra alkalmas vízzáró réteg található. A vasútépítésnél átmetszett agyagrétegek különféleképpen viselkedtek.¹⁷⁸ A meredekebben fekvő, vastag agyagrétegeknél az átázás után csúszás, az enyhébb hajlásúaknál viszont inkább süllyedés volt megfigyelhető. A vasútvonal legveszélyesebb szakasza a zsoboki vízvásztó és Egeres közti rész. A zsoboki vízvásztó közelében került sor a vasútvonal egyik legjelentősebb munkálatára a sztánai bevágás elvégzésére. A pálya ezen a részen először egy 43 m mély és közel 500 m hosszú bevágásban, majd ezt követően 37 m magas töltésen haladt. Későbbiekben talajcsúszások miatt 220 m-es

¹⁷⁵ Egyed, 1981. 154.

¹⁷⁶ Lukács, 1870. 29.

¹⁷⁷ Horváth – Kubinszky, 2002a. 11.

¹⁷⁸ Uo.

szakaszon kénytelenek voltak a pályát beboltozni, a töltést pedig időnként utántöltéssel kiegészíteni.¹⁷⁹ A sztánai alagút mellett egy egész munkástelep jött létre, a munkavonal távol feküdt minden községtől. A munkások és az angol mérnökök 1869 telét is itt töltötték. Sokan közülük Olaszországban, Spanyolországban és Indiában is dolgoztak, mint a Waring vállalat munkásai. Így egy soknemzetiségű munkástelep jött létre, ahol angolok, franciák, olaszok, magyarok, szlovákok és románok álltak alkalmazásban.¹⁸⁰ A Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal megnyitása után is ezen a vonalszakaszon földcsuszamlások voltak. A pályatest megszilárdításáért 1872–1877 között 16 kilométer hosszúságban hidak, átereszek, új tám- és árokfalak létesültek.¹⁸¹

A vasútvonal a vízválasztót követően a Nádas-patak völgyében folytatta az útját, azonban az egeresi szakaszon ismét jelentős földmunkákat kellett végezzenek a vállalkozók. Ezen a részen a talajmozgás miatt a későbbi években támfalakat, szivárgókat kellett létesíteni, sőt 2 km hosszban a pályát át is kellett helyezni.¹⁸²

A vonal Kolozsvár előtt a Nádas-patak völgyéből a Kis-Szamos-völgyébe érkezett. Kolozsvár vasútállomását a város keleti végében építették ki. A kolozsvári pályaudvar építése már 1869. január 7-én elkezdődött.¹⁸³ Ezzel egyidőben merült fel a kolozsvári várfalak és bástyák elbontásának az ötlete.¹⁸⁴ A város képviselő testülete 1868-ban indítványozta a Híd utcai és a Magyar utcai kaputornyok lebontását, hogy ki lehessen szélesíteni az utcákat és a vasútállomáshoz vezető Szamos-hidak építéséhez kőanyagot nyerjenek. A Történelmi Társulat felszólította a várost, hogy inkább újítsa fel a bástyákat és használja közérdekű célokra. A képviselő testület végül a lebontás mellett döntött, a város fejlődése érdekében feláldozta a középkori Kolozsvár megmaradt bástyáinak és falainak egy részét.¹⁸⁵

A Magyar Keleti Vasút első szakaszát a Nagyvárad–Kolozsvár közti 152 km hosszú pályát a nehéz terepviszonyok miatt 1869. december 31. helyett csak nyolc hónappal később 1870. szeptember 7-én sikerült átadni. A vonalszakaszon összesen 75 őrház, 91 útátjáró, 191 vízátersz, számtalan híd épült.¹⁸⁶ A vagonokon és mozdonyokon a „*Magyar Keleti Vasút*” vagy „*M.K.V.*” felírás volt található. A mozdonyok a bécsújhelyi Sigl gyárban készültek, nem viseltek neveket, mint ahogy akkor megszokott volt, hanem számokkal látták el őket.¹⁸⁷

¹⁷⁹ Uo. 13.

¹⁸⁰ Lukács, 1870. 44.

¹⁸¹ MÁV, 1883. 29.

¹⁸² Horváth – Kubinszky, 2002a. 13.

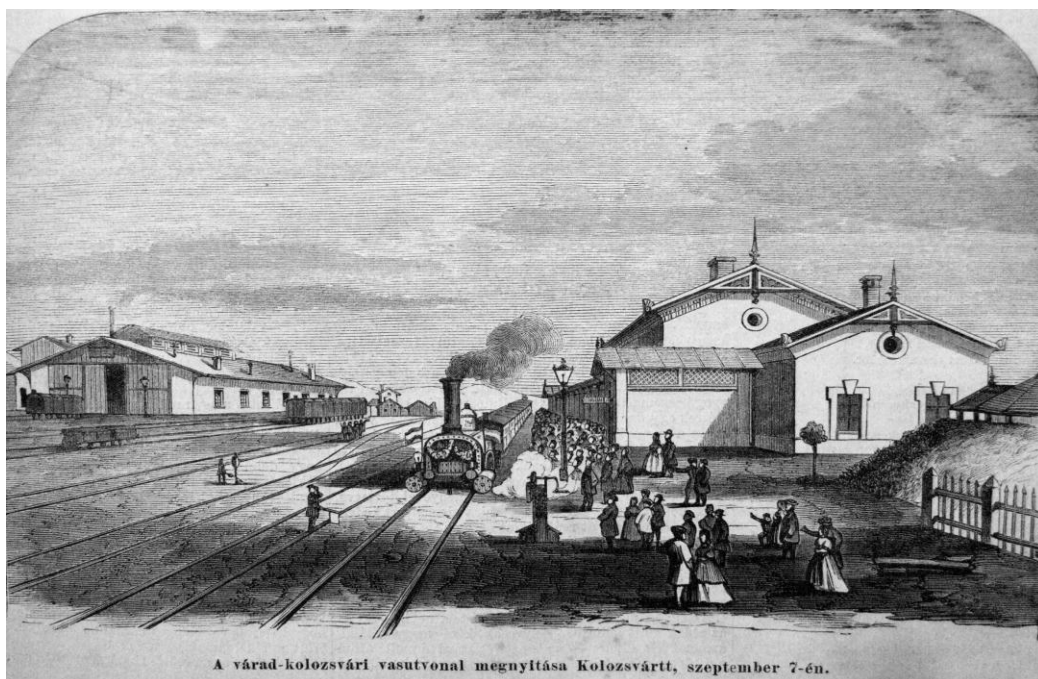
¹⁸³ A kolozsvári indóház=*Magyar Polgár*, III. (1869. január 8.) 4. sz.

¹⁸⁴ Kolozsvár régiségei=*Uo.* III. (1869. február 5.) 16. sz.

¹⁸⁵ Kolozsvár történeti emlékeiről I.=*Magyar Polgár*. III. (1869. április 7.) 41. sz.

¹⁸⁶ Lukács, 1870. 52.

¹⁸⁷ Uo. 53.



1. ábra. Kolozsvári vasútállomás 1870. szeptember 7-én.¹⁸⁸

A vasútvonal átadása után a Magyar Keleti Vasúttársaság Kolozsváron vasúti javítóműhelyt létesített 1870-ben. A kezdetben ideiglenes jelleggel működő műhely, 1874-ben nyílt meg ténylegesen 90 munkással.¹⁸⁹ Később az erdélyi vasúthálózat fő vasúti műhelyévé vált. A vasúti forgalom megindulása és a vasúti üzletvezetőségnek, illetve vasúti javítóműhelynek Kolozsvárra helyezése dinamizálta a város növekedését. A vasút 1870–1880 között új építkezési hullámot indított el. A pályaudvar közelében lévő Fellegvár déli oldalán kialakult vasúti munkásnegyed utcái nevükben is megörökítették eredetüket: Gépész, Vas, Kalauz, Mozdony, Raktár és az Új utca.¹⁹⁰

A Waring-tesvérek és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársasága között 1870 novemberének elején nézeteltérés alakult ki. Az angolok által a munkálataikért kért összeget a részvénytársaság sokallta és annak kifizetését a helyszíni vizsgálat eredményétől tette függővé. Az angolok ezért az egész vonalon minden munkát beszüntettek. A részvénytársaság és a Waring-tesvérek között 1870. november 24-én tartott megbeszélésen Waringék ígéretet tettek, hogy minden körülmények között folytatni fogják az építkezést, ha a visszatartott pénzt átutalják nekik. Ez a következő hónapokban megtörtént, az építési munkálatok viszont

¹⁸⁸ A várad–kolozsvári vasútvonal megnyitása Kolozsvárt szeptember 7-én=*Magyarország és a Nagyvilág*, V. (1870. szeptember 25.) 39. sz.

¹⁸⁹ Edvi Illés Aladár–Méhely Kálmán: *A vasút és az ipar*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 27.) 59. (továbbiakban: Edvi – Méhely, 1910.)

¹⁹⁰ Egyed, II/1997. 93.

továbbra is meglehetősen lagymatagon folytatódtak, amelyet a nehéz téli viszonyokkal indokoltak. Waringék 1871 februárjában újabb követelésekkel léptek fel. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság és az angol cég közötti viszony végleg megromlott. 1871. március 27-én létrejött szerződés értelmében a Waring-testvérek visszaléptek az építkezéstől, az építést pedig a részvénytársaság vette saját kezébe.¹⁹¹ Feltehetően, Waring tudta, hogy a rendelkezésre álló pénz nem lesz elég, ugyanakkor a porosz–francia háború miatt szünetelő párizsi tőzsde nélkül nincs lehetősége újabb kötvények nyugat-európai elhelyezésére, ezért inkább kilépet a vállalkozásból.¹⁹²

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság a Waring cég összes tartozásait magára vállalta és az angol céget mindennemű kötelezettség alól felmentette. Rövid időn belül láthatóvá vált, hogy, a részvénytársaság számára sem a rendelkezésre álló pénz, sem az időhatár nem lesz elegendő. Kérték a kormányt, hogy engedélyezze az építési tőke felemelését újabb részvény kibocsátás által, állami garanciával. A Magyar Keleti Vasút részvényeinek nagy része külföldi tulajdonban volt, a részvénytársaság bukása egyben az összes magyar vasúti papírok értékcsökkenését vonhatta maga után, és a magyar hitel a külföld előtt kiszámíthatatlan károkat szenvedett volna. A pénzügyi problémákkal küszködő vasúttársaság hitelképessége a külföldi bankok irányában csak az állami támogatás által volt elfogadható. A kormány a következő években több alkalommal is pénzügyi támogatásban részesítette a részvénytársaságot, így biztosítva az építkezések folytatását. A vasútvonal építését az angol mérnökök eltávozása után magyar és osztrák szakemberek vették át. Az építésvezető Lehmann Henrik helyett Lott Gyula lett, aki hazai alvállalkozókat vont be a munkába.¹⁹³

Az újrakezdett munka eredményeként 1871. november 20-án átadták a forgalomnak a Gyulafehérvár–Tövis–Székelykocsárd és Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalakat. Így megteremtődött Gyulafehérvárnál a Magyar Keleti Vasút és az Első Erdélyi Vasút vonalai közti kapcsolat. A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal építéstörténete egy külön részben kerül bemutatásra.

A Magyar Keleti Vasút Tövis–Kiskapus–Medgyes–Segesvár–Brassó vonalrészre három szakaszban valósult meg. Elsőként 1872. május 6-án a Tövis–Medgyes vonalszakaszt adták át. A vasút Tövis állomásból kiindulva keleti irányba haladt. Kilépve a Maros völgyéből az egyesült Küküllők mentén majd a Nagy-Küküllő völgyében haladt. A munkálatok

¹⁹¹ MOL. K. 246–218. csomó 1871–7087.

¹⁹² Kövér, 2002. 280.

¹⁹³ Horváth, 1996. 130.

alkalmával szükségessé vált a folyók szabályozása, védművek építése. A Tövis–Medgyes vasút építéskor figyelembe kellett venni a Kis-Kapus–Nagyszeben szárnyvonal csatlakozási pontját is, ezért a vasútvonalat több esetben keresztül kellett vezetni a Nagy-Küküllőn. Másrészt a vasútépítők a vonalat minél közelebb akarták vezetni Medgyes város területéhez. A medgyesi állomás elhelyezése és a vasút iránya hatással volt a város morfológiai arculatára.¹⁹⁴

Második szakaszként 1872. július 12-én megnyílt a Medgyes–Segesvár vonal, érintve Erzsébetváros, Dános állomásokat. Három híd épült a Dános és Segesvár közti nehéz völgypálya jellegű részen.¹⁹⁵ 1872. október 11-én a Kiskapus–Nagyszeben szárnyvonalat is átadták a forgalomnak.

Párhuzamosan folytak a munkálatok az erdélyi hálózat két legnehezebb szakaszán, Kolozsvár–Székelykocsárd és Segesvár–Brassó között. A gazdasági válság ellenére 1873-ban sikerült mindkét vonalszakaszt átadni a forgalomnak.

A Segesvár–Brassó közti 129 km-es szakasz 1873. június 1-jén nyílt meg. A vasút Segesvár és Brassó állomások között több vízvásztón haladt keresztül. A vonal legkritikusabb pontja az Erked és Bene patak völgyek közti vízvásztóban megépített 635 m hosszú benei alagút volt, ahol a vasút elérte az 532 m pályaszinti magasságot.¹⁹⁶ A térségben jelentős föld- és vízmentesítési munkálatokat végeztek, ennek ellenére a vasút megnyitása után 1877–1882 között többször került sor helyreállítási munkálatokra.¹⁹⁷

A Magyar Keleti Vasút utolsó vonalszakaszát, a Kolozsvár–Székelykocsárd közti 68 km hosszú részt 1873. augusztus 1-jén adták át a forgalomnak. A vasútvonal, Kolozsvárt elhagyva a Szamos jobb partjára tért és Apahida állomásig követte a Szamos vonalát. Itt a Szamos völgyét elhagyva, a vonal a Szamos–Aranyos közti vízvásztón haladt keresztül. A vasútvonal ezen szakaszán, a talajt több helyen kellett mélyen bevágni vagy feltölteni, azonban gyakran előfordult és előfordulnak napjainkig, hogy a talajvíz hatására felázott agyagpalán földcsuszamlás történik. A vonalon az átadást követően is jelentős vízmentesítési, átalakítási és pótépipítkezési munkálatok váltak szükségessé. Apahida és Aranyosgyéres között négy alagút épült. Az első alagút 183 m, a második 337 m, a harmadik 232 m, míg a negyedik 81 m hosszú.¹⁹⁸ A vasútvonal az úgynevezett Virágos völgyben elérte Aranyosgyéres

¹⁹⁴ A vasút morfológiai hatásáról lásd: Tănase, Michel: Railways, towns and villages in Transylvania (Romania): Impact of the railways on urban and rural morphology. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003, Ashgate. 45–59.

¹⁹⁵ MÁV, 1883, 37

¹⁹⁶ Uo. 38.

¹⁹⁷ Uo. 39–40.

¹⁹⁸ Uo. 33.

állomást, majd áthaladt az Aranyos és Maros közti vízválasztón és Székelykocsárd állomásra érkezett.

A Magyar Keleti Vasút fővonalain összesen 8 alagút, a folyókon több 60 méternél nagyobb, vasból készült rácsos szerkezetű híd épült. A kisebb hidak fából készültek, amelyeket később a MÁV vashidakra épít át. A Sebes-Körös, Aranyos, Maros, Olt és Küküllő folyókat több helyen szabályozták, medrüket áthelyezték vagy átmetszést alkalmaztak. A gyakori árvizek miatt töltéseket készítettek a vasút mentén. Árvizek vagy földcsuszamlások okozta károk azonban előfordultak a vasútvonal üzembe helyezése után is. Szükséges megemlíteni, hogy a nagyméretű földmunkák egy olyan korszakban készültek, amikor azok megfelelő kialakításához szükséges talajmechanikai tudomány még nem létezett. A vasútépítő mérnököknek nem volt elegendő műszaki ismeretük a földművek helyes építéséhez és kezdetben leginkább az útépítők és árvédelmi szakemberek tapasztalataira, valamint néhány geológus szakvéleményére támaszkodhattak. Így a vasúti földmunkák kezdetben sok hibával épültek és később többször kellett felújítani. Az építők nem vették figyelembe az altalaj és a töltések építésénél felhasznált földanyag tulajdonságát, nem mindig ismerték fel a talajban lévő és felszínen folyó vizek káros hatását.¹⁹⁹ A Magyar Keleti Vasútvonal építésénél több helyen is, mint ahogy láttuk, Sztánánál, Egeresnél, Kolozskaránál és a benei alagútnál mulasztások történtek, amelyek a későbbiek folyamán állandó gondot okoztak. A vasútvonal építésénél szerzett tapasztalatok azonban arra készítették a vasútépítő mérnököket, hogy a későbbi erdélyi építkezésekkor a csúszásra hajlamos területeken talajfeltárást végezzenek.

A vasútvonalon az építéskor összesen 1086 darab műtárgy készült, ebből 196 darab csőáteresz, 403 darab boltozott átereszt, 416 darab faszerkezetű híd és 71 darab vasszerkezetű híd.²⁰⁰ Az építéskor a fővonalon 35,5 kg-os, a szárnyvonalakon 32,5 kg vassíneket alkalmaztak. A sínek nagymérvű kopása miatt 1879-től a MÁV acélsínekre cserélte a síneket. A magas építmények a MÁV szabványtervei szerint létesültek. A vasúttársaság több vágányos nagy állomásokat épített a nagyobb erdélyi városoknál és a vasút-csatlakozási pontoknál. A vasútvonal mentén az akkori előírások szerint távírda vezetéket helyeztek el. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság az államosításig a forgalmat önálló, saját járművekkel

¹⁹⁹ Horváth Ferenc: A hazai vasútvonalak alépítményeinek építési hibái. I. rész. In: *Közlekedéstudományi Szemle*. LV. évf. 2005. 6. sz. 218. (továbbiakban: Horváth, 2005.)

²⁰⁰ Horváth Ferenc – Kubinszky Mihály: A Magyar Keleti Vasút Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó fővonala és a hozzacsatlakozó szárnyvonalak. In: *Műszaki Szemle*, 2002. 18. sz. 6. (továbbiakban: Horváth – Kubinszky, 2002b.)

bonyolította le. Tulajdonában 50 mozdony, 123 személy- és 901 teherkocsi és 6 egyéb jármű volt.²⁰¹

Az építkezés alatt, majd a vasútvonal átadása után a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság pénzügyi gonddal küszködött. A részvénytársaság még 1872 nyarán a kormány beleegyezésével 15 200 000 forint kölcsönt vett fel 7% kamattal a bécsi Vereinsbank, a Franco–Osztrák és Franco–Magyar bankoktól. A részvénytársaság ebből a pénzből visszafizette a kormánynak az addig kapott mintegy 2 019 783 forint előleget.²⁰² A kölcsön azonban, mire a részvénytársaság befejezte a Kolozsvár–Aranyosgyéres vonal kivételével a vasúthálózat kiépítését, teljesen elfogyott és így újabb állami kölcsön felvételére szorult. 1873. december 1-jén a bankkonzorcium a kölcsönt felmondta, a kormány a parlament beleegyezésével az 1874-ben kifizette a társaság adósságát a bankoknak és kiváltotta a zálogba adott kötvényeket.²⁰³ A részvénytársaság azonban újabb kölcsönökre szorult. Így például 1874. elején a pénzügyminisztérium 1 700 000 forint előleget adott a részvénytársaságnak, de az 1874. október 27-én újabb pénzüsszeget kért, 250 000 forint előleget.²⁰⁴

A Magyar Keleti Vasút pénzügyi helyzete arra készítette a kormányt, hogy megvásárolja a részvénytársaság vonalait. A magyar kormány és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság Igazgatótanácsa között 1876. január 20-án megegyezés jött létre a pálya megvételére és a részvényeknek államkötvényekkel való kicserélésére. Az átváltási arány szerint 3 darab részvényt 2 darab 100 forint értékű és 1876. január 1-től 5%-kal kamatozó állami kölcsönkötvényre lehetett beváltani.²⁰⁵ A magyar állam 1876. február 1-jén a Magyar Keleti Vasút összes vonalait és annak tartozékait átvette, a társulat összes terheit és adósságát magára vállalta.²⁰⁶ A vasút kezelését a kormány a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság igazgatóságának ellenőrködése mellett bizottságilag kezelte.²⁰⁷ A közlekedési minisztérium az erdélyi pályának a „*Magyar királyi államvasutak (keleti vonalai)*” nevet adta.²⁰⁸ A magyar törvényhozás a pályának állami tulajdonba való vételét az 1876:L. törvény²⁰⁹ megalkotásával jóváhagyta. A törvény 1876. december 29-én emelkedett jogerőre. Az állam a vasutat

²⁰¹ Uo. 8.

²⁰² Tisza István: A magyar állami, magán és helyi érdekű vasúttársaságok fejlődése 1876–1900 között. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig.* II kötet. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Kft. 64. (továbbiakban: Tisza, 1996.)

²⁰³ Uo.

²⁰⁴ MOL. K. 173–477. csomó 9. tétel–1874–10741.

²⁰⁵ Pogány, 1980. 57.

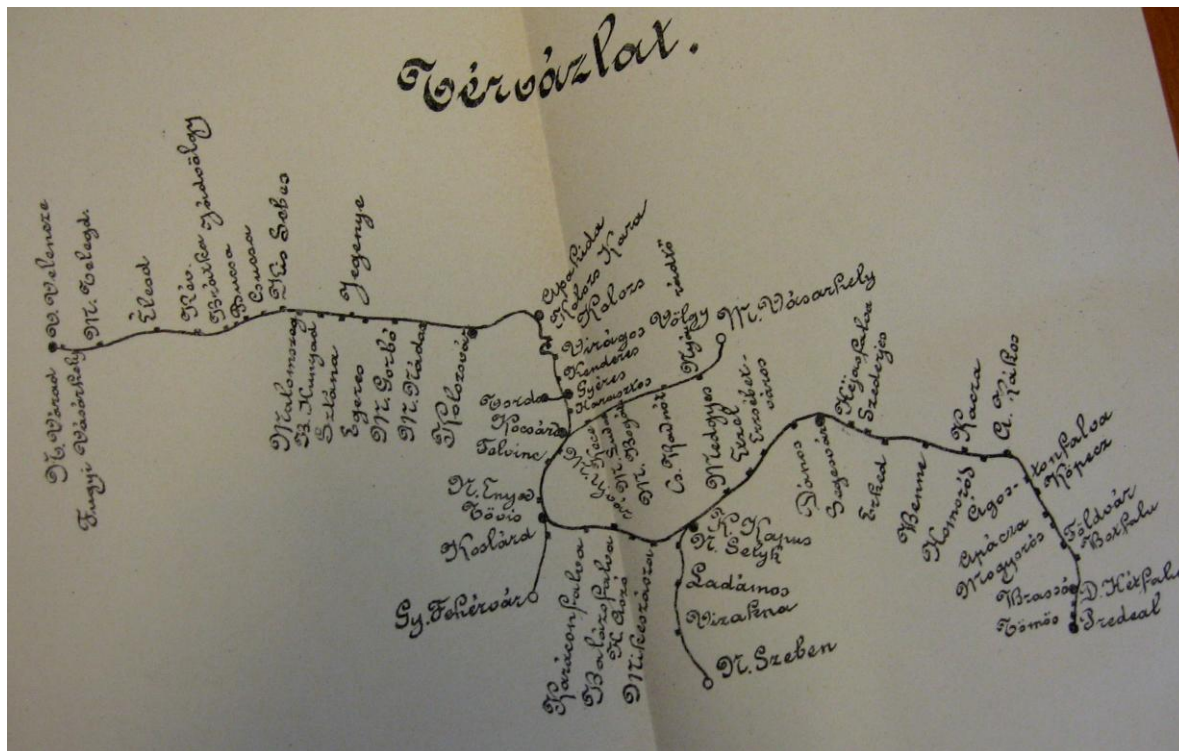
²⁰⁶ Uo.

²⁰⁷ MÁV, 1883. 24.

²⁰⁸ Uo. 25.

²⁰⁹ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5763. (letöltve: 2011.03.13.)

birtokába vette, de külön igazgatás alatt hagyta. Ez az állapot 1878. január 15-ig tartott, amikor a keleti vonalak teljesen beolvadtak a MÁV hálózatába. A MÁV hálózatának kiterjedése 1878 januárjában 1692 km hosszú lett.²¹⁰



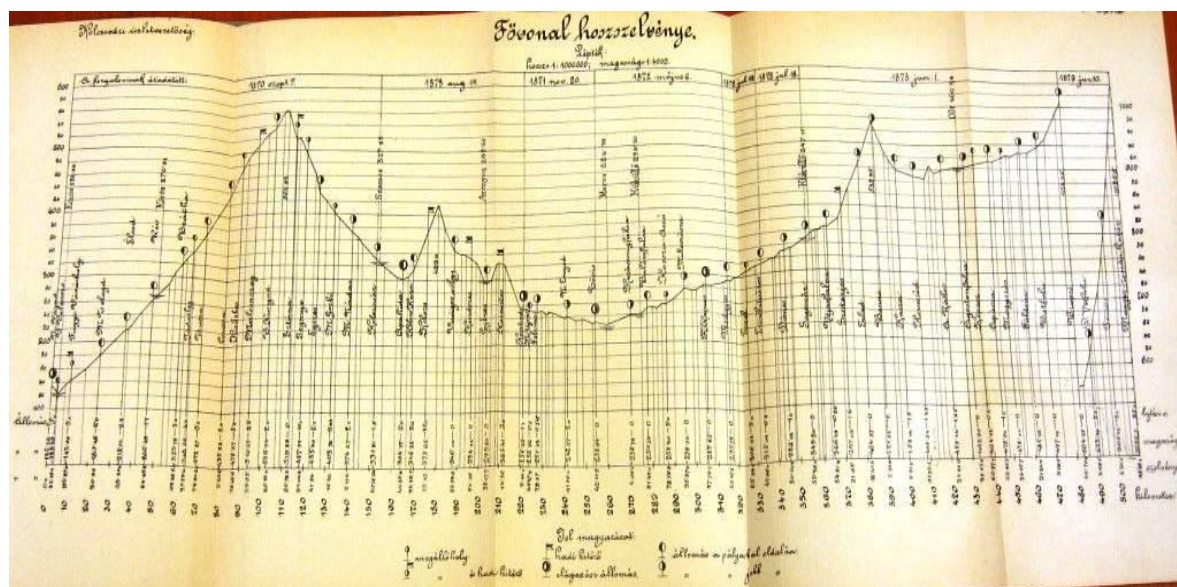
2. ábra. A Magyar Keleti Vasút térvázlata 1879-ből.²¹¹

A Magyar Keleti Vasutat zűrzavaros pénzügyei híressé tették. A vasútvonal első szakaszát angol vállalkozók, mérnökök irányítása alatt nagyszámú idegen munkás építette ki. Az angol vállalkozók eltávoztása után nagyobb részt magyar mérnökök és vállalkozók terveztek és építették meg a Magyar Keleti Vasút hátralévő szakaszait. A Magyar Keleti Vasútnál viszonylag nagyszámú nyugat-európai mérnöknek és vállalkozónak alkalmazása természetes, ha figyelembe vesszük, hogy egy nemzetközi vállalkozásnak indult. A vasútépítés pénzügyi támogatói nyugat-európai bankok voltak, akik a tőkeszerzést a saját vállalkozói kapcsolatuk alkalmazásához kötötték. A Közlekedési Minisztérium, hogy minél gyorsabban épüljön ki az erdélyi vasútvonal, nem szólt bele a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság döntéseibe, így nem akadályozta meg a pénzek felelőtlen kezelését, egyes személyek egyéni nyereszkesedési vágyát. A vonalvezetésnél több esetben is az egyéni érdek előnyt élvezett a közösségi érdekekkel szemben.

²¹⁰ Magyar Vasúti Évkönyv 1879. II. évf. (szerk. Vörös László) Budapest, 1879, Kiadó Mihók Sándor. 13.

²¹¹ MÁV, 1883. Melléklet (Térvázlat).

Az 1868–1873 között megépült Magyar Keleti Vasút 607 km hosszú jól-rosszul megtervezett vonalvezetése lefektette az erdélyi fővasút hálózat szerkezetét és meghatározta a későbbi erdélyi vasútépítkezések irányát. Az erdélyi vasútépítés hőskorának nagy vesztese a Székelyföld és a Mezőség volt. Székelyföld továbbra is elszigetelt maradt és több évtizedes késéssel kapcsolódhatott be a közlekedési hálózatba és az ország gazdasági vérkeringésbe.



3. Magyar Keleti Vasút fővonalának hosszszelvénye.²¹²

²¹² MÁV, 1883. melléklet.

II. 5. A Brassó–Predeal vasútvonal

Az erdélyi fő vasútvonal tervezésénél mindig figyelembe vették a kiépülő román vasútvonalakkal való csatlakozást és a dunai és Fekete-tengeri kikötőkkel való kapcsolat megteremtését. Csatlakozási pontokként a nehéz terepviszonyok miatt csak a Déli és a Keleti Kárpátok szorosai jöhettek számításba, illetve a Duna völgyében Orsovánál. A kidolgozott vasútvonal-terveknél a Déli-Kárpátok esetében a vulkáni, vöröstoronyi és tömösi szoros, a Keleti-Kárpátok esetében pedig a bodzai, ojtózi, gyimesi, békási vagy a tölgyesi szorosok merültek fel. A román fél leginkább az orsovai, vöröstoronyi csatlakozási pontokat támogatta, mert az így a kiépülő vasútvonalak nagyobb román területet érintettek. A magyar fél viszont a bodzai csatlakozást támogatta kezdetben, mert így a legrövidebb úton kijuthatott volna a dunai és a Fekete-tengeri román kikötőkhöz.

Az egykori két román ország infrastruktúrája meglehetősen elmaradott volt. Havasalföld és Moldva török függőségben volt 1877-ig. A 19. század folyamán több alkalommal váltak a török–oroszl háborúk csataterévé. A Krimi-háború idején Moldva és Havasalföld előbb orosz, majd osztrák megszállás alá került. A nyugati nagyhatalmak támogatásával 1859-ben Alexandru Ioan Cuza kettős fejedelemmé választásával megtörtént a két román állam politikai egyesítése. Az új román állam létrejötté egy hosszú politikai és gazdasági egységesítési folyamat részeként valósult meg. A román kormánynak érdekében állt, hogy minél gyorsabban kiépüljenek a fiatal ország főbb vasútvonalai, megteremtődjön a kapcsolat Bukarest és a nagyobb román városok, illetve a dunai és Fekete-tengeri kikötők között. Az 1850–1860-as évek bel- és külpolitikai eseményei, a helyi tőke hiánya és a romániai piac bizonytalansága késleltette a romániai vasútépítkezéseket.

Bibescu–Brâncoveanu román földtulajdonos 1862. június 22-én előmunkálati engedélyt kért a román kormánytól egy Zsil völgye–Vulcan–Tg. Jiu–Craiova–Pitești–Bukarest–Ploiești–Buzău–Galac fővonalra és a Bukarest–Giurgiu mellékvonalra.²¹³ A korai vasútvonal tervekben mindenütt szerepelt a Bukarest–Giurgiu vonal, mert így létrejött volna a lehető legrövidebb vasúti kapcsolat a román főváros és a Duna között. Végül 1865. szeptember 13-án Alexandru Ioan Cuza fejedelem engedélyezte a Bukarest–Giurgiu vasútvonal kiépítését az angol John Trevor Barkley–John Staniforth társaságnak. Az angol cégnek ez volt a harmadik balkáni munkája, ugyanis korábban megépítették a Cernavoda–

²¹³ Cerbu – Mocanu, 1967. 108.

Constanța (1860) és Ruse–Várna (1866) közti vasútvonalakat.²¹⁴ Az építkezést hátráltatta az 1866-os belpolitikai válság. Alexandru Ioan Cuzát 1866. február 11-én puccsal eltávolították a trónról és helyébe a német származású Hohenzollern-Sigmaringen Károly került. Az új kormány a vasúti szerződés felbontását kívánta, az angol vállalkozók azonban perrel fenyegetőztek. A román kormány, hogy elkerülje a pert, 1867. márciusában elfogadta az új vasúti szerződést, amely szerint a vasútvonal két és fél év alatt elkészül. Az első román vasútvonal megnyitására 1869. október 31-én került sor Bukarest–Giurgiu között.²¹⁵ Az 1870-es években Románia területén is felgyorsultak a vasútépítkezések, kiépültek a fővonalak, elsősorban német tőke segítségével.

Az 1870-es évektől a román törvényhozásban napirendre került az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia közti vasúti csatlakozás kérdése. Románia a Monarchián keresztül tudott bekapcsolódni az európai vasúthálózatba. A két ország közti vasúti kapcsolat megteremtését sietette az 1875-ben megkötött kereskedelmi- és vámegyezmény, amely a román gabona számára vámmenteséget biztosított. Cserébe a Monarchia egy sor ipari termékre kapott vámmentességet és kedvező vámokat, amely számára aktív külkereskedelmi mérleget biztosított.²¹⁶

Az erdélyi határmenti városok közt – itt elsősorban Nagyszebent, Brassót és Kézdivásárhelyt lehet megemlíteni – vita alakult ki, hogy melyik város legyen a két ország közti vasútsatlakozás kiindulópontja. Kézdivásárhely egy ojtozi, Brassó egy Bodza-szorosai vagy egy Tömös-szorosai, Nagyszeben egy vöröstoronyi csatlakozási pont kiépítését támogatta.²¹⁷ Brassó városa 1870-ben Bukarestbe küldte Ioan G. Ioan kereskedőt, hogy járjon közbe Mihail Kogălniceanunál,²¹⁸ hogy a román kormány a Tömös-szorosai vasúti csatlakozást támogassa.²¹⁹

A Magyar Keleti Vasút kiépítése Brassóig siettette, hogy döntés szülessen arról, hogy melyik szoroson keresztül valósuljon meg a csatlakozás a román vasutakkal. A magyar kormány kezdetben a Bodza-szorosai csatlakozás mellett nyilatkozott. A vasút-építészeti igazgatóság a Brassó–Ojtoz és a Brassó–Bodza-szorosai vonalak (lásd a 7. számú térképet) tanulmányozására 1872-ben két mérnöki osztályt létesített, egyiket Kaill Adolf, a másikat

²¹⁴ Bellu, 1995. 8–9.

²¹⁵ Lacriteanu – Popescu, 2003. 265–266.

²¹⁶ Nagy Botond: Az Osztrák–Magyar–Román külkereskedelem szállítóeszközei 2. A Vasúti csatlakozások első üteme. In: *Acta Siculica* 2009. 501. (továbbiakban: Nagy, 2009.)

²¹⁷ MOL. K. 173–50. csomó 9. tétel–1870–9327.

²¹⁸ Mihail Kogălniceanu (1817–1891) román történész, író, újságíró, politikus. 1863–1865 között miniszterelnök, több alkalommal a kül- és belügyminiszter.

²¹⁹ *Din istoria Transilvaniei*. II. 3 kiad. București, 1963, Editura Academiei Republicii Populare Române. 219.

Langhammer Győző főmérnökök vezetésével.²²⁰ A helyszíni gazdasági és földrajzi előtanulmányoknak és Brassó vidéki kereskedelmi körök aktív tevékenységének köszönhetően a magyar kormány végül a Brassó–Tömös–Ploiești vasútvonal mellett döntött, amely időben meg kellett előzze az orsovai, vulkáni vonalakat. Az ojtozi csatlakozás megvalósulását később tartották célszerűnek. A Bodza-szorosai alternatívát a román kormány sem támogatta,²²¹ mivel a moldvai forgalomra nézve a galíciai vonalnak²²² biztosítottak elsőbbséget.²²³ A román állam ezzel szemben az orsovai csatlakozást támogatta, mert az így kiépülő vasútvonal az ország minél nagyobb területét érintette volna. Az orsovai csatlakozást támogatta az osztrák Államvasúttársaság is, amelynek tulajdonában volt a Temesvár–Budapest–Bécs vonal.²²⁴

A Monarchia és Románia között 1874. május 31-én megkötött nemzetközi egyezményben döntés született, hogy a két ország közötti vasúti csatlakozás Orsova–Vercierova és Brassó–Predeal szakaszokon fog létesülni. Románia kötelezte magát, hogy négy év alatt kiépíti a Predeal–Ploiești vonalat. A magyar fél ragaszkodott a két csatlakozási pont egyszerre való megnyitásához.²²⁵ Félő volt ugyanis, hogy a magyar–román vasúti csatlakozás építési szempontból gyorsan meg tud valósulni Orsova–Vercierova között és annak minden előnyét a bányászati malmok illetve az Osztrák Államvasúttársaság élvezték volna szemben a pesti malmok, valamint a MÁV és a magyar állam érdekeivel. A magyar kormány ezért hátráltatta az orsovai csatlakozás létrejöttét a Brassó–Predeal vonal kiépítéséig. Székelyföld szempontjából a tömösi csatlakozási pont érdemel figyelmet, ezért a Tömös völgyében megépített Brassó–Predeal vasút építéstörténetének bemutatására szorítkozom.

A Brassó–Predeal vonal építését az 1876:XXXIV. törvény²²⁶ rendelte el, meghatározott egységárak szerint. Az állami pénzen és megbízásból épülő vasút munkálatait 1876. június 20-án Gregersen Gudbrand²²⁷ és Bandeson vállalkozó cég nyerte el. Az

²²⁰ MOL. K. 173–73. csomó 9. tétel–1872–3424.

²²¹ Botez – Urma – Saizu, 1977. 53.

²²² A Lemberg–Cernăuți–Suceava–Roman vonal 1869-re készült el, majd 1872-ben megnyitották a Roman–Ploiești–Bukarest vasútvonalat is. Így az osztrák tartományok Magyarországot megelőzve kerültek vasúti kapcsolatba a román fejedelemséggel.

²²³ Nagy, 2009. 507.

²²⁴ A magyar–román vasúti csatlakozás háttérében meghuzódó nemzetközi pénzintézetek érdek harcát lásd bővebben: Sándor Vilmos – Kolossa Tibor: Magyarország államkölcsoineinek történetéből. In: *Századok*, 84. évf. 1950. 1–4. sz. 359.

²²⁵ 1874:XXVII törvény. In: www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5639. (letöltve: 2011.03.13.)

²²⁶ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5747. (letöltve: 2011.03.13.)

²²⁷ *Gregersen Gudbrand* (1824–1910) norvég származású építési vállalkozó, 1847-ben Magyarországon telepedet le. Több vasútvonal építési munkálatainál részt vett. Többek közt a Vác–Pozsony, Gyulafehérvár–Marosvásárhely, Kolozsvár–Kocsárd, Nyitra–Nagytapolcsány, Zákány–Zágráb és Máramarossziget–Körösmező vonalakon. Részt vett az 1879-es szegedi árvíz után a tiszai védőgát építési munkálatainál, Szeged újjáépítésében és több budapesti építkezésénél közreműködött. Számos vasúti hidat épített Magyarország szerte.

építkezési vállalat helyszíni vezetője Stromszky Sándor mérnök volt. A felépítményi vasrészek gyártására az állam a diósgyőri vasgyárat kérte fel.²²⁸

A vasút Brassó állomás végétől a határszélig 25,7 kilométeren húzódott. Végpontjai pedig 461 méter magassági különbségben voltak egymástól, ugyanis a pálya Brassónál 564,50 méter, a határszálen pedig 1025,50 méter magasságban feküdt. Építési szempontból a vonalat három részre osztották: Brassótól 7 kilométer hosszúságban könnyű pálya jellege volt. A következő 16 és fél kilométer közepes nehézségű, míg a harmadik rész 8 800 méteren a határszélig a legnagyobb nehézségekkel bíró pálya épült.²²⁹

A harmadik résznél az építkezést nehezítette, hogy az 1–1,5 méter mélységig terjedő termőföld alatt sárgaagyag volt található, amely nagy mennyiségű homokot tartalmazott, de igen változó mélységig terjedt. Ez a réteg alatt pedig kék agyag volt, amely kőhöz hasonló keménységgel bírt. Az ilyen talajon épített vasútvonalak mind ki voltak téve a földcsuszamlások veszélyének. A kész vagy csak félig kész töltések sok esetben csupán önmagukra, máskor az altalajjal együtt csuszamlásnak indultak, magukkal rántva a műtárgyakat. A csuszamlások hátráltatták az építkezéseket és többletköltséget okoztak. Szivárgó-árkokat ástak a víz eltávolítására, támfalak építésével a földmozgást igyekeztek megállítani. A kőszükségletet a vonal környékén nyitott kőbányákból fedezték, kivéve a faragott és vagdalt kövek egy részét (mintegy 3700 köbmétert), amit a mogyorósi és apácai kőbányákból hoztak.²³⁰ A megnyitott kőbányáktól az építkezések színhelyéig utak nem voltak. A szállítás megkönnyítése érdekében vasúti pálya, lekavicsozott út épült. A munkásoknak szálláshelyeket létesítettek.²³¹

A vállalat a bevágások és töltések mellett két alagutat létesített. A nagy alagút hossza 937 méter, az alagút a határszél irányából 332 métert egyenesben és 605 métert egy 275 méter sugarú ívben feküdt. Az alagút készítését 1876. július 16-án kezdték el az altárna vágásával, és 1877. december 28-án sikerült a hegyet áttörni. Az altárna elkészítése másfél évnyi munkát vett igénybe. A légmozgást az altárna két végénél álló mozdonyok segítségével, ventilátorok és légszivattyúk által segítették elő. A két oldalról elindított fúrési munkálatok a nehézségek dacára sikeresek voltak, a tengelyben csak 8 centiméter oldaleltérés és 12 centiméter hosszeltérés fordult elő. A hegység áttörése majdnem kizárólag kézi munkával ment végbe.²³² A kőzet repesztésére dinamitot használtak. Az alagútból 47 000 köbméternyi anyag került ki,

²²⁸ Perczel, 1880. 3.

²²⁹ Uo.

²³⁰ Uo. 11.

²³¹ Uo. 12.

²³² Uo.

amely egy részét a töltések építésénél használták fel.²³³ Az alagút belsejében mintegy 14 000 köbméter falazás vált szükségessé, ami közel 20 havi munkát vett igénybe (1876. december 11–1878. július 30.). Az alagút belsejében 14 darab fülkét állítottak fel 50 métere egymástól.²³⁴ A kisebbik alagút 106 méter hosszú, átázott kék agyagban feküdt. A falazáshoz magyorósi és apácai követ használtak²³⁵

A vasútvonal nagyobb vízfolyást nem keresztezett, a kisebb vizek átvezetésére boltozott vagy nyílt átereszeket építettek. Összesen 91 darab híd és áteresz épült, ebből négy 8,5–9 méteres nyílású vashíd. A vonal hosszából 16,6 km töltésen, 8,5 km bevágásban volt. A legmagasabb töltés 23,13 m, a legmélyebb bevágás 29,33 m.²³⁶ A vasútvonalnak két állomása, Derestye–Hétfalu és Tömös, egy megállója Alsótömös és egy határállomása, Predeal volt. A vasút építése kilométerenként 132 ezer forintba került.²³⁷

A kiépített vasútvonal átadása a nemzetközi forgalomnak azonban a román fél miatt megkésett. A Temesvár–Orsova–Vercierova–Craiova–Pitești vasút kellő időben elkészült. A magyar területen Orsováig, a román területen pedig Vercierováig²³⁸ üzembe is helyezték a vonalat. A másik csatlakozó vonal, a Ploiești–Predeal azonban nem készült el határidőre. A 85 km-es vasút építési engedélyét 1875. augusztus 3-án az angol George B. Crawley vállalkozó nyerte el.²³⁹ A meglehetősen nehéz, számos földrajzi akadállyal teletűzdelt vonal építése lassan haladt előre. A vállalkozó nem tudta betartani az elvállalt határidőt és a munkálatok 1876 végén átmenetileg leálltak. A munkálatok újratekintését hátráltatta az 1877–1878-as orosz-román–török háború. A háború befejezése után 1878 júniusában a francia Leon Guilloux vállalta el a vasút kiépítését,²⁴⁰ de ekkor már biztossá vált, hogy a nemzetközi szerződésben megállapított időpontra a vonal nem készül el.

Az 1874-ben megkötött egyezmény értelmében a két csatlakozási pontnak megnyitására egyszerre kellett sor kerülni. Így a magyar kormány az Orsova–Vercierova vonal forgalomba helyezését hátráltatta. A két kormány 1879. március 4-én megkötött pótegyezményben megegyezett a Temesvár–Orsova–Vercierova–Turnu Severin vonalnak a közforgalomnak való átadásában 1879. május 1-vel.²⁴¹ Másrészt mind a két fél kötelezte

²³³ Uo. 15.

²³⁴ Uo. 16.

²³⁵ Uo. 18.

²³⁶ *Magyar Vasúti Évkönyv 1880*. III. évf. Budapest, 1880, Kiadó Mihók Sándor. 288. (továbbiakban: MVK, 1880.)

²³⁷ Horváth Ferenc – Kubinszky Mihály: Magyar vasúti építkezések Erdélyben. In: *Műszaki Szemle*, 2004. 25. sz. 26. (továbbiakban: Horváth – Kubinszky, 2004.)

²³⁸ A Pitești–Slatina–Craiova–Virciorova vasútvonalat 1875. január 5-én nyitották meg a forgalom előtt.

²³⁹ Lacrițeanu – Popescu, 2003. 303.

²⁴⁰ Uo.

²⁴¹ MVK, 1880. XVIII.

magát, hogy a Brassó–Ploiești vonalat mindenki a maga területén legkésőbb 1879. december 1-ig kiépíti és üzembe helyezi. Az egyezmény szerint a Brassó–Predeal–Sinaia és a Câmpina–Ploiești részt legkésőbb 1879. május 30-ig át kellett adni a forgalomnak. A román fél vállalta, hogy Sinaia és Câmpina állomások közt – míg a vasútépítés befejeződik – rendes fuvarszolgálatot létesít.²⁴²

A magyar fél a Brassó–Tömös–határszél vonalon 1879. május 26-án megtartotta a műtanrendőri bejárást²⁴³. A próbavonatot a predeali állomáson a román kormány küldöttei ünnepélyes keretek között fogadták.²⁴⁴ A román fél a Predeal–Sinaia és Câmpina–Ploiești szakaszokat csak 1879. június 10-én adta át a forgalomnak így a magyar rész megnyitását is erre az időpontra halasztották el. A Sinaia–Câmpina vonal 1879. december 1-jén nyílt meg, így létrejött az orsovai csatlakozási pont mellett a második közvetlen vasúti csatlakozás Budapest és Bukarest között.²⁴⁵

A Brassó–Predeal vasútvonal megnyitásával az erdélyi vasútvonal bekapcsolódott a nemzetközi forgalomba. A romániai piac volt az erdélyi termékek egyik legfontosabb felvevő piaca, így a vasúti kapcsolat megteremtése megkönnyítette a régió áruinak kijutását a romániai térségbe.

²⁴² Uo.

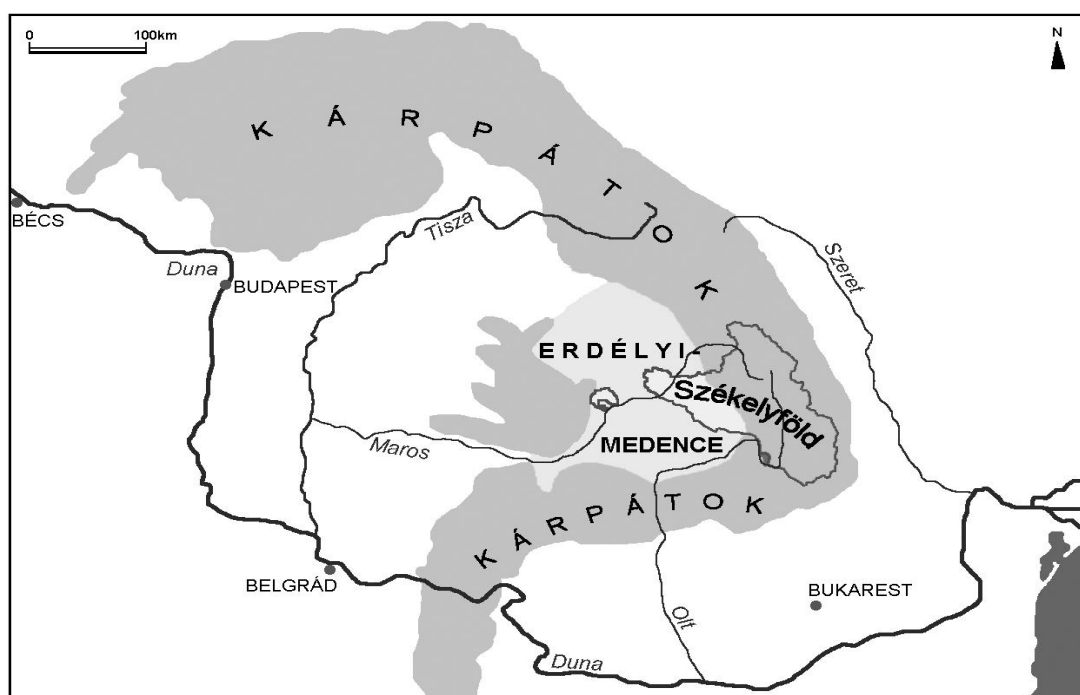
²⁴³ *Műtanrendőri bejárás*=a vonal átadása előtt egy bizottság végig járta a pályát és felülvizsgálta az elvégzett munkát és a vasútvonal biztonságát.

²⁴⁴ MVK, 1880. XVIII.

²⁴⁵ Uo.

III. Székelyföld a vasútépítés korszakában

Székelyföld két természetföldrajzi tájegység a Keleti-Kárpátok és az Erdélyi-medence területén helyezkedik el. A hagyományos történelmi, közigazgatási egységek, a székek majd később a székely vármegyék a természeti adottságok függvényében szerveződtek. A hegyvonulatok, hegyközi medencék, dombságok és a vízhálózat döntő szerepet játszottak a térség falvainak és városainak létrejöttében, a gazdasági-, társadalmi folyamatok változásaiban és a modern közlekedési hálózat kialakulásában.



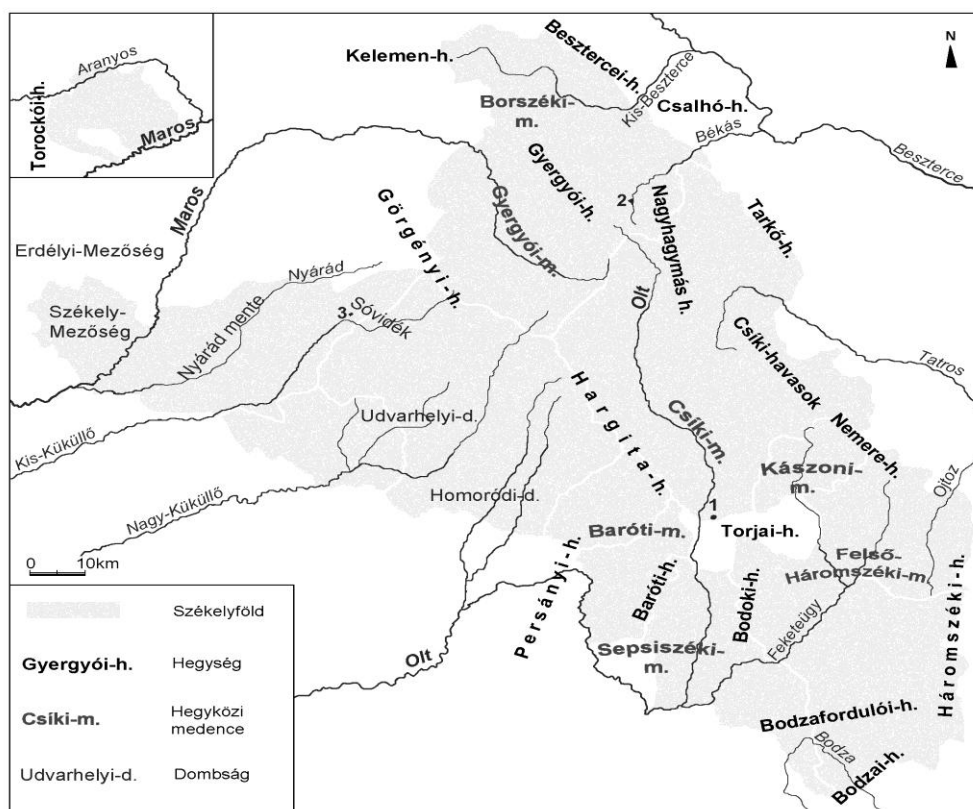
3.ábra. Székelyföld természetföldrajzi arcúlatá.

Székelyföld északi és keleti határát a Keleti-Kárpátok hegyvonulatai képezik: a Gyergyói-havasok, Besztercei-havasok, Hagymás-hegység, Tarkő, a Csíki-havasok és a Nemere-hegység. A régió dél-keleti részét a „Kárpátkanyari-hegyvidékként” is emlegetett Háromszéki-, Bodzai- és Brassói-havasok határolják. A Keleti-Kárpátok legbelső nyugati vonulatát vulkanikus hegyek képezik, mint a Kelemen- és a Görgényi havasok, valamint a Hargita. Európa egyik leghosszabb összefüggő vulkáni hegyvonulata, a Hargita vízválasztóként is működik az Olt és a Nagy- és Kis-Küküllő medencéi között, ugyanakkor a székelyföldi közigazgatási egységeknek a határát is képezte évszázadokon át. A Keleti-Kárpátok szorosokon és hágókon keresztül egymásba fűzött hegyközi medencéi Székely-medencesorként is ismeretesek. A kisebb medencék közül érdemes megemlíteni a Bélbori-,

Borszéki-, Kászoni-, Baróti- és Bodzafordulói medencéket. A nagy medencék a Maros felső folyása mentén kialakult Gyergyói-medence, illetve az Olt folyása mentén húzódó Csíki- és Háromszéki-medence.

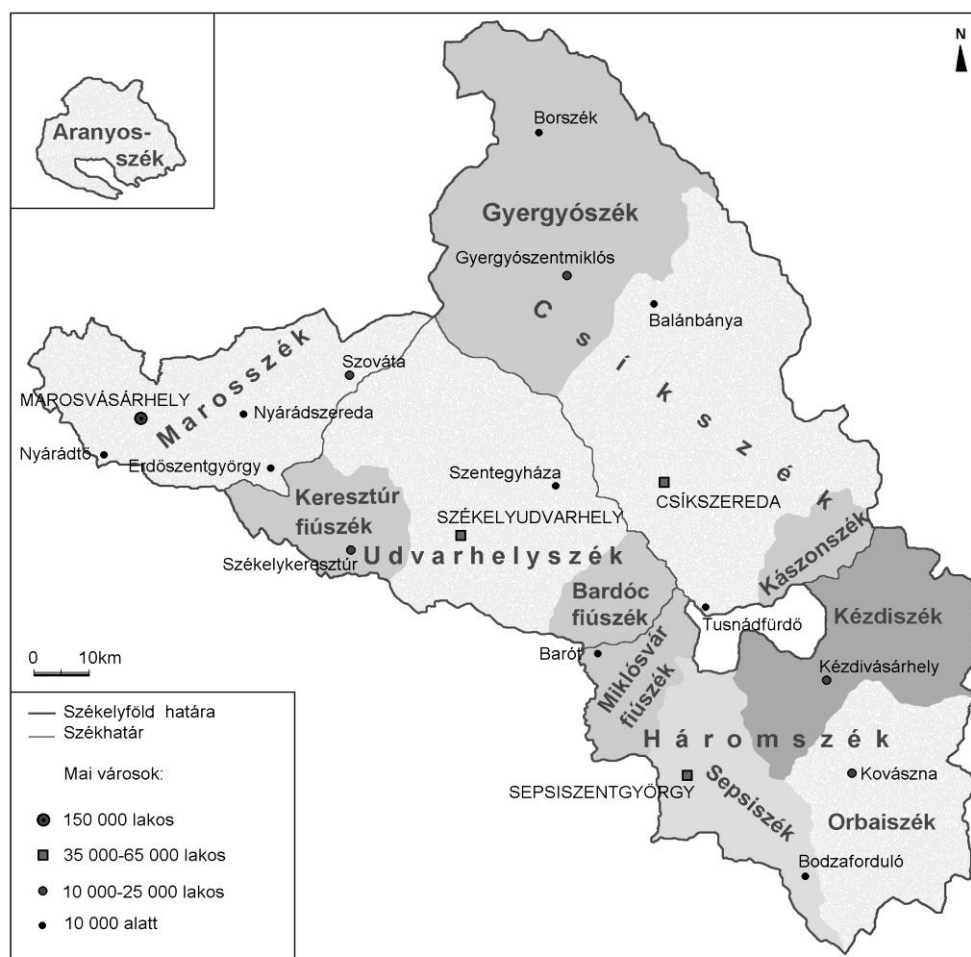
Székelyföld nyugati része az Erdélyi-medence keleti részét képezi. Az Erdélyi-medence a Keleti- és Déli-Kárpátok, valamint az Erdélyi-Érchegység közé ékelődő, keletről nyugatra, illetve észak-nyugati irányba fokozatosan lejtő dombság felszínű tájegység. Székelyföldhöz tartozik az Erdélyi-Mezőség dél-keleti, a Küküllők dombsága keleti része, valamint a peremterületek több kistája.

A székelyföldi vízhálózat gerincét a Nagy-Hagymás térségéből eredő Maros és Olt képezi. A Maros legjelentősebb székelyföldi mellékágai: Görgény, a Nyárád. A Kis- és a Fehér-Nyikót is felfűző Nagy-Küküllő és a Kis-Küküllő egyesülésük után szintén a Marosba ömlenek. Az Olt a Székelyföldön a Kázon-patakkal bővülő Feketeügy, valamint a Hargitából eredő Nagy- és Kis-Homoród vizét gyűjti össze. A Szeret Székelyföldről érkező mellékvizei a Besztercébe ömlő Kis-Beszterce és Békás-patak, a Tatros az Ojtozzal, valamint a Bodza.



4.ábra. Székelyföld domborzata és vizei (1.Szent Anna-tó, 2.Gyilkos-tó, 3. Medve-tó)

A folyó- és patak völgyek, a folyó menti síkságok, hegyvonulatok és medencék lehetővé tették kisebb önigazgatási egységek kialakulását. Így földrajzilag elszigetelt kistájak jöttek létre, hatást gyakorolva a gazdasági és társadalmi fejlődésre. A települések nagy része a folyóvölgyek mentén vagy a völgyteraszokon helyezkedik el. A folyók által kialakított széles völgyek síkján, mint például az Olt, Maros és Feketeügy mentén jelentős mezőgazdasági területtel rendelkező nagy falvak alakultak ki. A folyóvizek által erősen felszabdalt nyugati dombvidék térségében (Udvarhely, Keresztúr vidéke és Maros vármegye keleti része) meghúzódó keskeny völgyekben kis apró településekkel találkozunk. A folyók jelentőségét növelte a folyómentiség településképző és településfejlesztő hatása. A folyók határozták meg a közutak, majd a vasútvonalak irányát.



5.ábra. A történelmi székely székek

Székelyföld az 1876-os közigazgatási átszervezésnek köszönhetően négy közigazgatási egységre tagolódott: Udvarhely vármegye Székelyudvarhely, Maros-Torda vármegye Marosvásárhely, Csík vármegye Csíkszereda, Háromszék vármegye pedig Sepsiszentgyörgy székhellyel. A megszűnt székely székek és a létrejött vármegyék területileg nem fedték egymást. A történelmi Székelyföld mellé a közigazgatási átszervezés által más térségeket is csatoltak. Az adminisztratív átszervezésnek köszönhetően egy etnikailag vegyes Maros-Torda vármegye és három abszolút többségben magyarok által lakott Csík, Udvarhely és Háromszék vármegye jött létre. Maros-Torda vármegye területén közel azonos arányban éltek románok és magyarok, illetve kisebb százalékban szászok Szászfőregén térségében. Románok nagyobb tömbben a Maros völgyének mezősegi és felső szakaszán, valamint a Görgény völgyében éltek. Az egykori Maros szék területét, Marosvásárhelyt és a Nyikó mentét, illetve a Kis-Küküllő felső részét magyarok lakták egy-két falu kivételével. A mezősegi falvakra a magyar–román együttélés volt a jellemző.

	Terület km ²	Lakosság száma				
		1869	1880	1890	1900	1910
<i>Csík</i>	4493	107 285	110 940	114 110	128 382	145 720
<i>Háromszék</i>	3558	110 055	125 520	130 008	137 261	148 080
<i>Maros-Torda</i>	4324	92 398	158 999	177 860	197 618	219 589
<i>Udvarhely</i>	3418	98 224	105 520	110 132	118 275	124 173
Összesen	15 791	407 962	500 736	532 110	581 536	637 662

III. Táblázat. Székelyföld népessége.²⁴⁶

Székelyföld népsűrűsége országos szinten az egyik legalacsonyabb, az 1890-es népszámlálás szerint egy négyzetkilométerre 33,6 személy jutott, míg a történelmi Magyarország átlagos népsűrűsége egy négyzetkilométerre 53,8 lélek.²⁴⁷ A régió alacsony népsűrűségének oka a földrajzi körülményekben is keresendő, másrészt a vizsgált időszakban a legerősebb a székely kivándorlás Romániába, illetve az amerikai kontinensre.

Az 1876-os közigazgatási átszervezésnek köszönhetően átalakult Székelyföld városhálózatának képe is. Több település, mint Bereck, Oláhfalva és Illyefalva elvesztette városi rangját. A korábbi nemes város, taxás város, mezőváros kategóriák megszűntek.

²⁴⁶ A marosvásárhelyi ipari és kereskedelmi kamara jelentése az 1891-es évről. Marosvásárhely, 1892, Marosvásárhelyi Ipari és Kereskedelmi Kamara. 18. (továbbiakban MvKI, 1892.) Erdély etnikai és felekezeti statisztikája. I. Kovászna, Hargita és Maros megye. Népszámlálási adatok 1850–1992 között. (összeállította: Varga E. Árpád) Budapest–Csíkszereda, 1998, Pro-Print Könyvkiadó. 15–19.

²⁴⁷ MvKI, 1892. 18.

Marosvásárhely törvényhatósági város rangot kapott, míg a többi város: Csíkszereda, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely, majd 1907-től Gyergyószentmiklós rendezett tanácsú városok lettek. Marosvásárhely kivételével a székely városok a kisvárosok kategóriájába sorolhatóak, egyedül Székelyudvarhely lakossága haladta meg a 10 000 főt az első világháború előestéjén.

Az 1848–1849-es polgári forradalmat követően jelentős gazdasági és társadalmi átalakulásnak lehetünk tanúi Székelyföldön. A jobbágyszabadítás, rendi kiváltságok eltörlése utat nyitott a polgári és tőkés fejlődésnek, amelynek a velejárója a gazdasági- és tulajdonviszonyok átalakulása volt.²⁴⁸ A gazdaság fejlődése, a közép-kelet-európai modernizáció sajátos útján történt meg. A polgári forradalom megteremtette a korszerűsítés általános kereteit, de ez nem hozta magával automatikusan a modernizáció feltételeit is.²⁴⁹

Akár Magyarország, akár Erdély viszonylatban vizsgáljuk Székelyföldet a történelem folyamán, mindig a periférikus helyzet volt a jellemző rá. A perifériával együtt járt a gazdasági elmaradottság, a belső piac korlátozottsága, a hitel modern formáinak és a gyáriparnak teljes hiánya, a közlekedési viszonyok fejletlensége, a városi élet alacsony színvonala. Székelyföldre, de egész Erdélyre érvényes, azon kijelentés, hogy az európai periféria országaiban az új közlekedési rendszer kiépítése gyakorlatilag megelőzte a gazdaság más területeinek átalakulását, és éppen maga a vasút adta a döntő ösztönzést a mezőgazdaság, a kitermelő ágazatok, de maga az ipar fejlődéséhez is.²⁵⁰

A székely lakosság nagy része vidéken élt és elsősorban mezőgazdasággal foglalkozott. Székelyföld birtokviszonyaira a kisbirtok volt a jellemző. A székelyföldi társadalom egyik legsúlyosabb problémája a földkérdés volt. A hagyományos földbirtoklási, örökösödési rendszer valamint a népszaporulat az amúgy is kis terjedelmű parasztbirtok szétforgácsolódásához vezetett. A székelyföldi birtokfelaprózódást jól példázza egy 1879-es alispáni jelentés, amely szerint Udvarhely megyében 509 636 katasztrális hold földbirtok volt, amelyen 44 712 földbirtokos osztozott, de 42 208 földműves birtoka 5 holdon alul volt és csak 2 504 birtokosé haladta meg az 5 holdat.²⁵¹ Egy kisgazdaság fő feladata a család eltartása s jövőjének biztosítása volt, ehhez azonban akkora birtokra volt szüksége a családnak, amelyen megtermelhette az évi gabonaszükségletét és biztosította a gazdálkodáshoz

²⁴⁸ Zepeczaner Jenő: Előtanulmány a megkésett székelyföldi polgárosodásról. In: *Korunk*, 1994. 6. sz. 108. (továbbiakban: Zepeczaner, 1994.)

²⁴⁹ Szász Zoltán: Gazdaság és társadalom a kapitalista átalakulás korában. In: *Erdély története. 1830-tól napjainkig*. (szerk. Szász Zoltán) III. köt. Budapest, 1986, Akadémiai Kiadó. 1510. (továbbiakban: Szász, 1986.)

²⁵⁰ Berend T. Iván – Ránki György: *Gazdasági elmaradottság, kiutak és kudarcok a XIX. századi Európában. Az európai periféria az ipari forradalom korában*. Budapest, 1979, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. 93. (továbbiakban: Berend – Ránki, 1979.)

²⁵¹ Zepeczaner, 1994. 109.

szükséges állatállomány takarmányozásának lehetőségét. A birtok nagysága el kellett érje legalább a 8 holdat, ahhoz, hogy ezeket a szükségleteket ki tudja elégíteni. A 19. század végén azonban a székely családok 47,68%-a törpebirtokkal rendelkezett, vagyis 5 holdnál kisebb birtokkal, ami nem tudta biztosítani a megélhetés alapjait.²⁵² Az 5–100 holdas kategóriába tartozó kisgazdaságok a székely gazdaságok mintegy felét tették ki. A közép- és nagygazdaságok aránya alig haladta meg az 1%-ot, ennek is nagy része közbirtokossági erdőgazdaság volt.²⁵³

A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1891-es jelentése szerint Székelyföld területének 49%-a erdő, 22%-a szántóterület. Ez jóval elmaradt az országos arány mellett, amely meghaladta a 41%-ot.²⁵⁴ A mezőgazdaság elmaradottságára utal a székelyföldi állattenyésztés helyzete, takarmánybázisának összetétele. Országos szinten a takarmánytermelés értékének 55,9%-át a szántóföldi takarmányok adták, 32,7%-át a kaszálók, és 11,4%-át a legelők.²⁵⁵ Ezzel szemben a négy székely vármegye területén átlagban a rétek adták a takarmánytermelés 65%-át, a legelők 12%-át, a szántók csak 23%-át.²⁵⁶ Csík vármegyében, ahol a növénytermelés számára a természetföldrajzi és éghajlati adottságok a legkedvezőtlenebbek voltak, az állattenyésztésre helyezték a hangsúlyt, de ez az ágazat nem tudta pótolni a növénytermelésből származó alacsony jövedelmet. Az állattenyésztés fejlődésének akadálya a takarmányozás hiánya, a meglévő községi legelők elhanyagoltsága és okszerűtlen kihasználása volt. Székelyföldön a legeltetésen alapuló állattenyésztésről az istállózásra való áttérés lassan ment végbe, így, mint ahogy a későbbiekben is látni fogjuk, a kapásnövények és szalastakarmányok termelése csak a 19–20. század fordulóján terjed el, megyénként eltérő mértékben.

A székely földbirtokviszonyok nem tették lehetővé egy modern mezőgazdaság megteremtését. A felaprózódott földek, az elavult földművelési és állattenyésztési technika miatt a parasztgazdaságok nagy része nem volt életképes. A székelyföldi birtokosok, ha pénzt is tudtak felhalmozni, azt nem gépekre, hanem újabb földterületek vásárlására költötték. Az általános földéhség leginkább a kivándorlásban csapódott le. A kisbirtokosok azon része, mely helyben maradt, a mezőgazdasági termelésüket a szezonmunkák szünetében háziipari és

²⁵² Egyed Ákos: *A székelyek rövid története a megtelepedéstől 1918-ig*. Csíkszereda, 2006, Pallas-Akadémia Könyvkiadó. 265. (továbbiakban: Egyed, 2006.)

²⁵³ Uo.

²⁵⁴ MvIK, 1892. 24.

²⁵⁵ Nagy Mariann: *A magyar mezőgazdaság regionális szerkezete a 20. század elején*. Budapest, 2003, Gondolat Kiadó. 45. (továbbiakban: Nagy Mariann, 2003.)

²⁵⁶ Uo. 46.

kisipari foglalkozással egészítették ki. A megélhetésért folytatott mindennapos munka során alakult ki az ún. „ezermester székel” típusa.

A 19. század második felében Székelyföldön strukturális változásra került sor a mezőgazdaságban. Növelték a megművelhető területek arányát, rátértek a váltógazdaságra, megtörtént az alapvető eszközváltás. Ez a folyamat is azonban lassú volt. 1879-ben az egész Székelyföld területén 28 gőzzel hajtott cséplőgép és 18 vetőgép volt, amelyek nagy része Háromszék és Maros vármegyékben volt használatban. Udvarhely vármegyében gőzcséplőgép, míg Csík vármegyében vetőgép nem volt.²⁵⁷

A modern mezőgazdaság és erdőgazdálkodás szükségessé tette a birtokarányosítás és tagosítás, valamint a telekkönyvezés végrehajtását. A strukturális változások idején azonban több visszaélésre került sor. A 19. század utolsó évtizedeitől jelentős erdő- és legelőterületek kerültek a székel közvagyonból ügyes üzleti vállalkozók vagy egy-két élelmes közép- és nagybirtokos kezébe. Felgyorsult a paraszti erdők közös birtoklásának felbomlása. A fakeskedők felvásárolták a szegény családok erdőrészét, s amint 100 holdnál nagyobb erdőjogot szereztek, kérhették az elkülönítést, majd hozzáláttak az erdőkitermeléshez. A székel megyékben 1907-ig a közös erdőbirtokok harmadát ilyen formában szüntették meg.²⁵⁸ A közigazgatási és erdészeti hatóságok tehetetlenül nézték a földbirtok-spekulációk sorozatát, amelyek még inkább átalakították Székelyföld gazdasági és társadalmi palettáját. A fent említett folyamatok következtében kialakult egy jelentős agrárszegénység, amelyet egy fejlett gazdasági rendszerben az iparnak kellett volna alkalmaznia, amivel azonban Székelyföld nem rendelkezett. A vidék alacsony vagyoni és jövedelmi szintjét jól érzékelteti, hogy országos szinten a birtokosok közül itt volt a legmagasabb azoknak az aránya, akik évente 5 koronánál kevesebb adót fizettek és a legkisebb azoké, akik 50 koronánál többet adóztak.²⁵⁹

A székel földi gazdasági élet fejlődésének egyik hátráltató tényezője volt a tőkehiány. A fejletlen viszonyoknak köszönhetően a régióban hosszú ideig hiányzott a hitelrendszer modern formája. A kiegyezést követően Székelyföldön is bankok és takarékpénztárak létesültek. 1877-ben összesen 7 pénzügyi intézet működött a térségben: 2 Marosvásárhelyt, 2 Székelyudvarhelyen, 1 Sepsiszentgyörgyön, 1 Kézdivásárhelyen és 1 Székelykeresztúron.²⁶⁰ A 19–20. század fordulójára minden székel földi város rendelkezett egy-két hitelintézettel, amelyek többnyire kis vállalkozások voltak és főként kölcsönügyletekkel foglalkoztak, hogy a

²⁵⁷ A Székely Mívelődési és Gazdasági Egylet Marosvásárhelyt 1884. évi szeptember hó 25-én tartott nagygyűlésének emlékkönyve. Marosvásárhelyt, 1884, A Székely Mívelődési és Közgazdasági Egylet. 60.

²⁵⁸ Szász, 1986. 1535.

²⁵⁹ Nagy Mariann, 2003. 266.

²⁶⁰ Kozma Ferencz: Székelyföld közgazdasági és közmívelődési állapota. Budapest, 1879, Székely Mívelődési és Közgazdasági Egyesület. 376. (továbbiakban: Kozma, 1879.)

tőkéjük gyorsan megtérüljön. Ugyanebben az időszakban a Monarchia nagy bankjai, különösen a budapestiek kezdték kiépíteni vidéki hálózatukat. A székelyföldi bankok egy része a fővárosból érkező tőkével működött.²⁶¹ A székelyföldi vasútépítkezéseknél, mint ahogy látni fogjuk, úgy a helyi, mint az országos pénzüzetek jelentős szerepet játszottak.

A székelyföldi bányászatot és az ipart archaikus viszonyok jellemezték. Székelyföld egyik legjelentősebb ásványi kincse a só, amelyet Parajdon bányásztak. A parajdi só, azonban a désaknai vagy a marosújvári sóbányászat mellett háttérbe szorult és 20. század elejéig a szűk székely régió ellátására korlátozódott. A vasérc bányászat és feldolgozás terén megemlíthetjük a fülei, bodvaji vashámorokat, a szentkeresztbányai vASFeldolgozó üzemet vagy a balánbányai rézbányát. A vasút hiánya miatt a 20. század második felében ezen létesítmények egy része megszűnt, másik részük pedig az illető kistérség szükségleteinek kielégítésére rendezkedett be. A székelyföldi térség egyik legjelentősebb bányatelepe az 1872-ben megnyitott köpeci barnaszénbánya. A bánya 1877-ben 24 ezer tonnát, míg 20. század elejére már 50 ezer tonna barnaszenet termelt. A köpeci lignitet kezdetben Romániába szállították, majd sikerült kivitelezni, hogy a termelés egy részét átvegye a MÁV, bár a köpeci szént csak a zsilvölgyi szénnel keverve tudták a mozdonyokon használni.²⁶² A köpeci szénbánya, a tőke hiány, a salgótarjáni és zsilvölgyi bányák versenye, valamint a természeti adottságok miatt nem tudott olyan fejlődési dinamikát megvalósítani, mint a Zsil-völgyi bányatelepek. A székelyföldi bányászat és vaskohászat mindig függött a gazdasági konjunktúráról és kisszámú személynek tudott megélhetést nyújtani, termékei csak a helyi piacon voltak jelen.

A mezőgazdasági termékek egyik legjelentősebb feldolgozója a szeszgyárak voltak. Csíkmegyében 1, Háromszéken 28, Maros-Torda vármegyében 9, Udvarhely vármegyében 5, tehát Székelyföldön 1879-ben összesen 43 szeszgyár létezett. A legjelentősebb szeszfeldolgozó központok Marosvásárhelyen és Kézdivásárhelyen létesültek, az utóbbi helyen 12 szeszgyár működött.²⁶³

Ezzel szemben múmalom a 70'-es években mindössze egy működött Baróton. A szükségleteket szinte minden falu határában működő vízimalmok vagy közönséges lisztelő malmok biztosították. A fent említett ipari vállalatokon kívül megemlíthető a parajdi gyufagyár, a borszéki, bükszádi üvegyár, a sepsiszentgyörgyi Székely Szövőgyár valamint dohánygyár. A nagyobb ipari vállalatok hiányában és a kedvezőtlen mezőgazdasági

²⁶¹ Pál, 2003. 287.

²⁶² Szász, 1986. 1550.

²⁶³ Kozma, 1879. 284.

viszonyok következtében kialakuló munkaerő-fölösleg fakitermelés, fa, ásványvíz és háziipari cikkek árusítása vagy fuvarozása révén próbált keresethez jutni. A Gyergyói- és Csíki medence lakói a fakitermelés, tutajozás mellett marhatenyésztéssel is foglalkoztak. Jelentős kereseti forrást jelentett az ásványvízzel való kereskedés a ditrói, szárhegyi és más székelyföldi falvak lakóinak.

A székelyföldi nagyipari erdőkitermelés a vasutakkal kezdődött meg. A székely vármegyékben létesült kis tőkével rendelkező fűrésztelepek mellett megjelentek a budapesti vagy bécsi nagy vállalatok. A Maros völgyében és Háromszék vármegyében, több bécsi és budapesti vállalkozó létesített fűrésztelepet, üzemet. Például a gyergyói térségben a székely körvasút kiépítés után létesült: a bécsi és budapesti tőkeérdekeltséghez tartozó *Alfalui Faipari Részvénytársaság*, a budapesti érdekeltségű *Gyergyószentmiklósi Erdőipari Részvénytársaság*, a budapesti *Schmergel Testvérek fűrésztelepe*, Putnán a budapesti *Mahrer Benő és Társa cég*, Várhegyen *Székpataki Erdőipari Részvénytársaság*, Galocáson a Neuschloss-Naschitzi érdekeltséghez tartozó *Lomási Erdőipari Részvénytársaság*.²⁶⁴

A székelyföldi ipart a kis- és háziipar képviselte, amelynek piaca elsősorban a Kárpátokon túli területeken volt. A székely házi- és kisipar fejlődését derékba törte az Osztrák-Magyar Monarchia és Románia közti vámháború, amely 1886-tól 1893-ig tartott. A vámháborúnak köszönhetően a székely ipar elvesztette évszázados múlttal rendelkező piacát és szembe találta magát éppen a kiépülő vasútvonalon nyugatról érkező olcsó nagyipari áruval. Így a hagyományos székely kis- és háziipar szintén válságos helyzetbe került akkor, amikor e térségben alig van ipari létesítmény. Az állam a szűkre szabott liberális gazdaságpolitika keretei között igyekezett a régió segítségére sietni. A székely ipari termékek képtelenek voltak felvenni a versenyt a belső piacon az olcsó cseh, osztrák vagy akár magyar gyáripari árukkal, míg a romániai piacról teljesen kiszorultak. A politikusok és gazdasági körök nyomására a kormány segítő akcióba kezdett. A Hitelbank közreműködésével állami megrendeléseket adtak az erdélyi határszéli vállalatoknak, kézműveseknek. A Földművelésügyi-, Ipar- és Kereskedelmi Minisztérium 1886. augusztus 1-jén Brassóban Áruközvetítő Irodát szervezett, feladatköre új piacok szerzése volt a helyi iparosok számára.²⁶⁵ A minisztérium a katonaságnak bakancsokat, a csendőröknek, rendőröknek kalapokat, a vasutaknak, börtönőröknek, rendőröknek posztót, takarót, cipőt, csizmát, vásznat,

²⁶⁴ Endes Miklós: *Csík-, Gyergyó-, Kászon-székek (Csík megye) Földjének és népének története 1918-ig*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó. 416.

²⁶⁵ MOL. K 168–451. csomó–1887–38. tétel–59.

üvegárut, papírt rendelt. Új piacokat kerestek Bukovinában, Bulgáriában és a Monarchián belül. Az intézkedéseket tarifakedvezményekkel és adóelengedésekkel egészítették ki.²⁶⁶

A vámháború következményeit leginkább Háromszék vármegye és Kézdivásárhely szenvedte meg. A város kisiparának működésében meghatározó volt a moldvai határ közelsége mind nyersanyag beszerzés, mind piac szempontjából. A vámháború miatt a kézdivásárhelyi kisiparosok egy része áthelyezte műhelyét a szomszédos moldvai helységekre.²⁶⁷ A vámháború után a székelyföldi kis- és háziipar többé nem tudta visszahódítani a romániai piacot. A vámháború végül is felgyorsította az elavult ipari struktúrák eltűnését. A gyáripar lassan, de kialakította piacait a román térségben is és előbb vagy utóbb a székely kisipari termékek csak kiszorultak volna az ottani piacról. A váltás kényszere tehát szükségszerű volt.

Székelyföld gazdasági egységként való kezelésére a kormány Marosvásárhely székhellyel 1891-ben megszervezte a Kereskedelmi és Iparkamarát. Ezt megelőzően Maros-Torda vármegye a Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamarához,²⁶⁸ míg Csík, Udvarhely, Háromszék vármegyék a Brassói Kereskedelmi és Iparkamarához²⁶⁹ tartoztak. A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara elsőrendű feladatának tartotta Székelyföld gazdasági helyzetének felmérését, az ipar és a kereskedelem fejlesztését anélkül, hogy a gazdaság más ágazatait elhanyagolta volna. Működése ideje alatt legfőbb teendőiként a következőket jelölte meg: a székelyföldi vasúthálózat kiépítése, ipartestületi intézmények modernizálása, ipari szakoktatás hálózatának kiépítése és fejlesztése, a székely kivándorlás csökkentése, szövetkezeti mozgalom támogatása, posta- és telefonhálózat továbbfejlesztése.²⁷⁰

A gazdasági és társadalmi elmaradottság, majd a vámháború hatása a székelység tömeges kivándorlásában mutatkozott meg. Hegedüs Lóránt szerint a 19–20. század

²⁶⁶ Szász, 1986. 1522.

²⁶⁷ Kézdivásárhely iparosainak válságkezelő taktikáját jól érzékelteti: Nagy Botond: Megélhetési taktikák válság idején: Kézdivásárhelyi csízmadia- és cipésmesterek az osztrák-magyar–román vámháború körülményei között. In: *Acta Siculica*. Sepsiszentgyörgy, 2010. 419.

²⁶⁸ A Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara megszervezését az osztrák Kereskedelmi Minisztérium 1850. március 26-án rendelte el. Az alakuló gyűlésre azonban 1851. január 11-én került sor. A kamara területe kiterjedt a magyar vármegyékre és Marosszékre, majd Maros-Torda vármegyére. *A Magyar Kereskedelmi és Iparkamarák keletkezésének, fejlődésének és működésének története. 1850–1896.* (szerk. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara.) I. rész. Budapest, 1896, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság. Függelék. 5.

²⁶⁹ A Brassói Kereskedelmi és Iparkamara szintén 1851. január 20-án alakult meg, területe kiterjedt a szász székekre, Fogaras vidékére és Székelyföld nagy részére. Uo.

²⁷⁰ Egyed Ákos: Gazdasági gondolkodás Erdélyben a XIX. században. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 49.

fordulóján százezer körül lehetett a romániai kivándorlók száma.²⁷¹ A székelység eladósodása és elvándorlása az erdélyi magyarság fennmaradását kérdőjelezte meg, valamint azt a veszélyt fogalmazta meg, hogy felgyorsul a magyarság asszimilációja. A székelysége a kortársak úgy tekintettek, mint a magyarság keleti védőbástyájára, amely megakadályozza az erdélyi magyarság felszívódását az egyre terebélyesedő román nemzettestbe. A kivándorlást a különböző politikai erők és érdekvédelmi szervezetek eltérő elképzelések alapján szerették volna orvosolni, legtöbbször anélkül, hogy a migráció igazi okát megvizsgálták volna. A liberális gondolkodástól idegen volt, hogy a kormányzat beavatkozással korlátozza az egyén lehetőségét arra nézve, hogy maga válassza ki a helyet, ahol élni és dolgozni akar. A gazdasági liberalizmus azt vallotta, hogy a tőke és a javak szabad áramlása biztosítja az ipar és más vállalkozások számára a legnagyobb hasznot. Ahogy a tőke és az áruk szabad cseréje vezet a legmagasabb hatékonysághoz és prosperitáshoz, ugyanúgy hasonló haszonnal jár a munkaerő, azaz a népesség szabad áramlása, így tehát szükséges a kivándorlás szabadsága.²⁷²

A 19. század kilencvenes éveitől a magyar kormány a nemzeti nacionalizmus erősödése, illetve a nagybirtokosság érdekeit képviselő agrárius mozgalom hatására különféle megszorító, elsősorban rendészeti intézkedéseket próbált bevezetni a kivándorlás megfékezésére. Azonban már a kortársak is sokszor felülbírálták a kormány kivándorlás politikáját, amelyet az első világháborúig egyfajta kettősség jellemzett. A kormány több alkalommal kifejezésre juttatta a kivándorlás szabadságát a gazdasági liberalizmus szellemében, másrészt pedig propagandájában a kivándorlás megakadályozására törekedett. A székelyföldi, valamint a tágabb értelemben vett erdélyi közművelődési és érdekvédelmi szervezetek figyelemmel kísérték a székelység problémáit és nyomást igyekeztek gyakorolni a budapesti kormányra, hogy nagyobb odafigyeléssel kezelje e peremvidék gondjait. A 19–20 század fordulóján megjelenő politikai diskurzusokban, közművelődési szervezetek által kibocsátott jelentésekben, a sajtóban a székely kivándorlás egyik okát az elhanyagolt székely infrastruktúrában találták meg.

Az első országos méretű kivándorlási tanácskozás az OMGE égisze alatt szerveződött meg 1895-ben. Itt elhatározták egy Kivándorlási Bizottság megszervezését, amelynek feladata közé tartozott többek között a székely kivándorlás tanulmányozása. A Kivándorlási Bizottság tényleges működését 1900-ban kezdte el és tervbe vette, hogy 1902-ben az ország négy

²⁷¹ Hegedüs Lóránt: A székelyek kivándorlása Romániába. In: *Budapesti Szemle*, (szerk. Gyulai Pál) 111. köt. CCCVII. sz. Budapest, 1902. 71.

²⁷² Puskás Julianna: *Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940 között*. Budapest, 1982, Akadémiai Kiadó. 130.

különböző vidéken kivándorlási kongresszust szerveznek: Felvidéken, Dunántúlon, Délvidéken és Székelyföldön.

Az 1902-ben Tusnádon megszervezett székely kongresszuson²⁷³ több mint 350 személy vett részt, képviseltették magukat a minisztériumok, a székely vármegyék országgyűlési képviselői, közigazgatási vezetői, az erdélyi történelmi egyházak, különböző civil szervezetek, a hétfalusi csángók, valamint a bukaresti Magyar Társulat révén a regáti magyarok. A kongresszus szakosztályainak tárgyalási jegyzékét és határozatait figyelmesen végigolvasva szembetűnik, hogy minden előadó az állam erőteljes jelenlétét kérte a székelység gazdasági, társadalmi és közművelődési életében. Hegedüs Loránt, aki maga is részt vesz a kongresszuson, két év múlva, találóan jegyzi meg, hogy: „*Az állam ettől fogva kezd túlnőni egy mindenható és minden-lében-kanál hatalomnak földi keretein.*”²⁷⁴ A székely kongresszus legnagyobb eredménye, hogy felhívta a magyar közvélemény és kormány figyelmét a székelység problémáira, azonban a bajok megoldására már nem volt képes. A Székelyföld problémájára vonatkozóan, mint ahogy Venczel József írja: „*A székelyek bajairól szóló jelentések századról-századra ugyanazt ismétlik, bár mindenik század meg volt győződve, arról, hogy tett valamit a székelység érdekében.*”²⁷⁵

A tusnádi székely kongresszus hatására a magyar kormány nagyobb figyelmet szentelt a székelyföldi problémákra. Megszerveződik a székelyföldi miniszteri kirendeltség és beindul a Székely Akció.²⁷⁶ Az állam kezdeményező szerepvállalása jól látható azon intézkedések által, melyek 1902-től indulnak el, így például kedvezmények nyújtása új állatfajták honosításához, kísérleti gazdaságok, telepek létesítéséhez, a kertgazdálkodás felkarolása, gazdakörök, tanfolyamok, szakmai kirándulások szervezése.²⁷⁷ Székelyföldön volt a legmagasabb a magyar szürke szarvasmarha aránya, ezért is szorgalmazta a székely akció a nyugati fajták tenyésztésének előmozdítását, legelők feljavítását és a trágyázás elterjedését.²⁷⁸

²⁷³ Lásd bővebben: Gidó Csaba: Az 1902-es székely kongresszus és a székely kivándorlás kérdése. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok I.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2001, Litera Könyvkiadó. 51–67. Egyed Ákos: A Székelyföld közigazdasági és társadalmi helyzete az 1902-es székely tusnádi kongresszus tükrében. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 189–206.

²⁷⁴ Hegedüs Lóránt: A kivándorlási kongresszusok eredményei. In: *Budapesti Szemle*, 1904. 117. köt. 326. sz. 188.

²⁷⁵ Venczel József: *A falumunka útján*. Székelyudvarhely–Budapest, 1993, Orbán Balázs Közművelődési Egyesület Kiskönyvtára. 89.

²⁷⁶ A Székely Akció történetéről lásd bővebben: Balaton Petra: *A székely akció története*. Budapest, 2004. Cartofil.

²⁷⁷ Róth András Lajos: Az állami beavatkozási politika kezdetei a Székelyföld mezőgazdaságába a XIX–XX. század fordulóján. In: *Emlékkönyv Csetri Elek születésének nyolcvanadik évfordulójára*. Kolozsvár, 2004, Az Erdélyi Múzeum-Egyesület kiadása. 413.

²⁷⁸ Nagy Mariann, 2003. 264.

1903–1908 között összesen 4496 szarvasmarha került kiosztásra, hozzávetőlegesen 1 524 758 korona értékben.²⁷⁹ A fajtaváltás terén kifejtett akció eredményességéről azonban megoszlottak a vélemények, több székelyföldi gazda sajnálatát fejezte ki, hogy a kormány a nyugati piros-tarka, pinzgau, berni szimentáli szarvasmarha elterjedését támogatja, míg a több évszázados jól bevált erdélyi magyar szarvasmarha-tenyésztés háttérbe szorul.²⁸⁰

A 19–20. század fordulóján lendületet vett Székelyföldön is a szövetkezeti mozgalom leginkább Maros-Torda vármegyében Gidófalvi Istvánnak és az Udvarhely vármegyei Homoród mentén Ürmösi József unitárius lelkésznek köszönhetően. A termelő és értékesítő szövetkezeteknek nagy szerepük volt egy-egy település vagy szűkebb vidék gazdasági viszonyainak javításában, az állattenyésztés fellendülésében.²⁸¹

Történtek előrelépések az ipar területén is. A Kereskedelmi Minisztérium már a 19. század utolsó két évtizedében kísérletet tett, hogy az ipari elmaradottságot és az iparos kivándorlás miatt kialakult munkásviszonyokat megváltoztassa az iparoktatás támogatása révén. A székelyföldi iparkamara területén 1892-től működött a marosvásárhelyi fa- és fémipariskola, 1893-tól a székelyudvarhelyi kő- és agyag ipariskola. Ugyancsak az iparoktatás és fejlesztését célozta az 1886-ban megalapított marosvásárhelyi Székelyföldi Iparmúzeum. Az intézmény célja volt a színvonalas mintadarabok bemutatásával segítsék és versenyképessé tegyék Székelyföld kézmű és háziiparát.²⁸²

A mezőgazdasági akció mellett 1905-ben az állam irányításával elhatározták a székelyföldi ipari akció beindítását. Az ipari akció, a szórványosan jelentkező állami támogatás helyett egy széleskörű iparfejlesztés helyezett kilátásba. Az 1910-es évektől jelentős változások történtek Székelyföldön. Marosvásárhelyen 1911-ben már 35 olyan ipari egység volt, amely több mint 10 főt foglalkoztatott. A városban volt villanytelep, téglagyár, gázgyár, sörgyár, cukor- és kenyérgyár, bútorgyár, kőolaj-finomító stb. A város szomszédságában Meggyesfalván körvonalazódott egy ipari negyed.²⁸³ 1912-ben a marosvásárhelyi ipari létesítményekben, amelyekben több mint 10 alkalmazott volt, összesen

²⁷⁹ Róth András Lajos: Fehér vagy tarka szarvasmarha? Érvek és ellenérvek a fajtaváltás kérdésében. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolombán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 182.

²⁸⁰ Uo. 178–179.

²⁸¹ Az erdélyi szövetkezeti mozgalomra lásd bővebben: *Szövetkezetek Erdélyben és Európában.* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2007, Romániai Magyar Közgazdász Társaság.

²⁸² Balaton Petra–Reisz T. Csaba: A székelyföldi ipari akció. In: *Levéltári Közlemények.* 77. (2006) 2. 66. (továbbiakban: Balaton – Reisz, 2007.)

²⁸³ Pál, 2003. 213.

2305 személy volt alkalmazva.²⁸⁴ Marosvásárhely esetében beszélhetünk egy jelentős számú ipari munkásságról.

A többi székely városban leginkább fűrész-, bútorgyárt vagy szeszgyárt találunk. Csíkszeredában, 1912-ben mindössze egy fűrészgyár és egy sörgyár működött összesen 30 alkalmazottal.²⁸⁵ Kézdivásárhelyen a 10 szeszgyár mellett volt egy bútorgyár, épület- és bútorasztalos telep, múmalom és két sörgyár. Sepsiszentgyörgyön állami beruházásnak köszönhetően dohánygyár és magánkezdemenyezésre szövőgyár létesült. Székelyudvarhelyen fűrészgyár, cserépgyár, szeszgyár, bőrgyár működött 1912-ben.²⁸⁶ A világháború kitörése előtt 1913-ban dr. Bernády Györgyöt, a volt marosvásárhelyi polgármestert kinevezték iparfejlesztési miniszteri biztossá.²⁸⁷ Jelentős eredményt azonban már nem tudott elérni a gazdasági és politikai körülmények miatt.

A székelyföldi városok a 19–20. század fordulójától a kiépülő polgári közigazgatás centrumaivá váltak, helyet adtak a modern polgári államnak megfelelő helyi adminisztratív- és közintézmény hálózatnak. Előnyben voltak azok a városok, amelyek többes funkciót láttak el. Ezek a városok egyre inkább az államra támaszkodtak, ideáljuk nem a liberális, hanem a „paternalista” állam volt.²⁸⁸ A székelyföldi városok fokozatosan elnyerték egy modernizálódó polgári település képét. A 19. század utolsó évtizedétől közigazgatási, közművelődési és közegészségügyi intézmények székházai épültek a városokban. Sor kerül a városok modernizálására: villanytelepek létesültek, kiépült a vízvezeték-rendszer, telefonhálózat stb.

Székelyföld gazdasági és társadalmi szinten 1867–1914 között a szerkezeti váltás időszakát élte. A helyi társadalmi erők és az állam támogatásának köszönhetően a régió elindult a modernizáció útján. Beluszky Pál²⁸⁹ 12 modernizációs mutatót²⁹⁰ vesz alapul és ennek alapján rámutat, hogy a 20. század elején magyarországi viszonylatban Udvarhely vármegye erősen visszamaradt, Csík és Maros-Torda a modernizációban visszamaradt, míg Háromszék a közepesen modernizálódott megyék közé tartozott.²⁹¹

²⁸⁴ *A magyar városok statisztikai évkönyve.* (szerk. Thirring Gusztáv) I. évf. Budapest, 1912, k.n. 306.

²⁸⁵ Uo. 314-315.

²⁸⁶ Uo.

²⁸⁷ Balaton-Reisz, 2006. 84.

²⁸⁸ Pál, 2003. 600.

²⁸⁹ Beluszky Pál: Egy fél siker stációja (avagy a modernizáció regionális különbségei a századelő Magyarországon) In: *Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek.* (szerk. Dövényi Zoltán) Budapest, 2000, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet. 307–311. (továbbiakban: Beluszky, 2000.)

²⁹⁰ Modernizációs mutatók: írni-olvasni tudás, orvoslátta holtak aránya, hitelintézetek, telefonállomások, gyáripari keresők aránya, nem-agrárkeresők aránya, tűzkár elleni biztosítások, jelzaloghitelek nagysága, polgári iskolai tanulók aránya, 100 ezer lakosra jutó kórházi ágyak száma, városodási szint. Beluszky, 2000. 316.

²⁹¹ Beluszky, 2000. 318.

III. 1. A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonala

Marosvásárhely a Mezőség, a Maros és a Nyárádmente, a Küküllő völgye, a folyókat egymástól elválasztó dombvidék valamint a szomszédos hegyvidék és erdővidék lakóinak vásáros központja volt.²⁹² Erdélyben Kolozsvár, Nagyszeben és Brassó után Marosvásárhely számított a legfontosabb gazdasági, közigazgatási központnak.

1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
12 687	12 608	12 612	12 439	12 249	11 930	11 998	11 907

IV. Táblázat. Marosvásárhely lakossága 1869–1876 között.²⁹³

A fenti adatokból láthatjuk, hogy a város lakossága az 1870-es évek közepén fogyásnak indult ennek hátterében a kolerajárvány állhatott.

Mezőgazdaság	Ipar	Kereskedelem	Értelmiségi	Hivatalnok
573 fő	2734	521	771	237

V. Táblázat. Marosvásárhely lakosságának foglalkozásbeli megoszlása az 1870-es években.²⁹⁴

Első látásra megtévesztő az iparban érdekelték magas aránya, azonban e téren többnyire kisiparosokkal van dolgunk, akik saját maguk vagy egy-két segéddel állították elő termékeiket, és ezeknek nagy részét a helyi piacon, vagy a város közvetlen környezetében lévő településeken értékesítették. A kiegyezés időszakában, a város legjelentősebb ipari létesítménye a Baruch Jeremiás-féle szeszgyár volt. Ezen kívül a városban volt 1 sörfőzde, 5 szeszgyár, 1 lisztelő gőzmalom, 5 lisztelő vízi malom, 1 fűrészmalom, 2 virágház.²⁹⁵ Marosvásárhely a 19. század második felében még agrár- és ipari-kereskedelmi jellegű város, a vasút által történik meg a település bekapcsolódása az ország gazdasági életébe.

Az erdélyi fővasútvonal tervezetét Marosvásárhely szabad királyi város képviselő testülete 1867. november 23-án véleményezte. A képviselőtestület nem értett egyet a kormány javaslatával, válaszában nem egy Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó vonal, hanem egy Kolozsvár–Hadrév–Marosvásárhely–Nyárád-völgye–Köszvényes–Szováta–Parajd–Székelyudvarhely–Brassó vasút támogatása mellett szólalt fel. Az érvrendszerük alapját

²⁹² Keresztes Gyula: *Vásárhelyen vásár tartatik...* Bukarest, 1996, Kriterion. 14.

²⁹³ *Magyar Statisztikai Évkönyv*. VI. évf. Budapest, 1879, Szerkeszti és Kiadja Az Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal. 67.

²⁹⁴ Pál, 2003. 643–644.

²⁹⁵ Népszámlálási adataink=*Székely Hírlap*, II. (1870. március 23.) 24. sz.

képezte, hogy így bekapcsolódna az ország gazdasági vérkeringésébe a Mezőség és Székelyföld természeti kincseivel, fejlődésnek indulna a székelyföldi gyáripár, és munkához jutna a kivándorolni kényszerülő székelység.²⁹⁶

A székelység igénye nem talált meghallgatásra és a jóváhagyott vasútvonal terv alapján a város csak egy szárnyvonalhoz jutott, a Székelykocsárd–Marosvásárhely vasút kiépítése által. A szárnyvonal érintette Torda, Alsófehér, Küküllő vármegyéket, Marosoroszfalu révén Naszódvidékét. Marosszék esetében Marosvásárhely város mellett a vasút a nyárádgálfalvi járás három települését érintette: Meggyesfalvát, Maroskeresztúrt és Nyárádtőt. Ezáltal öt különböző közigazgatási egységen haladt keresztül a vonal.

A szárnyvonal irányának kijelölésekor angol mérnökök is jelen voltak „*Tegnap este nagy feltűnést okozott 14 köcsögkalapos idegen*” írja a Székely Hírlap 1869-ben.²⁹⁷ A helybeli lakosság nagy érdeklődéssel figyelte a nemzetközi munkaerőt felvonultató vállalkozást, a különböző nemzetiségű munkások, mérnökök, vállalkozók szokásait, ruházatát, munkamódszerét, a magukkal hozott technikai eszközöket.

A város képviselő-testülete rendeletet adott ki, hogy a földeken felállított vasúti jelfákat a lakosság hagyja érintetlenül és ne akadályozza a munkálatokat.²⁹⁸ A Waring angol vasútépítő társaság, miután 1868-ban elnyerte az erdélyi fővonal kiépítését, a Gyulafehérvár–Tövis–Marosvásárhely szárnyvasút építésének irányítását ifj. Perczel Mór mérnökre bízta.²⁹⁹ A marosvásárhelyi állomás helyét, a város déli peremén a kolozsvári út mellett fekvő Houchard-kertben jelölték meg.³⁰⁰ Az építkezési munkálatok a város határában 1869. december 15-én kezdődtek el.³⁰¹ Az állomás és a vonal építésekor, a munkások a környező földterületeken sok kárt tettek, leszedték a földek és a gyümölcsösök terményeit. Az állomás mellett nagy darabban lekaszálták a helyi birtokosok búzáját, lucernáját és más terményekben is kárt tettek. A társaság a kisajátított területeken kívül még újabb területeket is elfoglalt önkényesen. A Waring-ház helyi képviselője John Murdoch tárgyalásokat³⁰² kezdett a megkárosított személyekkel és a várossal. A tárgyalások később megszakadtak és majd csak

²⁹⁶ Az Román Nemzeti Levéltár Maros Megyei Kirendeltség, Marosvásárhely. (A továbbiakban: ROLMmKMv.) Gyűjtemények és Oklevelek 1506–1978. Fond 4. Leltári szám 318. 1867–794.

²⁹⁷ Gy. Fehérvárról=*Székely Hírlap*, I. (1869. január 30.) 8. sz.

²⁹⁸ ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107. 1869–105.

²⁹⁹ ifj. Perczel Mór (1848–1888) Angliában szerezte mérnöki oklevelét, résztvett a Magyar Keleti Vasút építkezésénél. 1875-ben mint vasúti felügyelő mérnököt Brassóba helyezték. 1876-ban őt bízták meg a Brassó–Predeal vasútvonal kiépítésével. A vasútvonal kiépítése után Szabadkára helyezték, 1885-ben kinevezték a Kolozsvári MÁV üzletvezetőség élére. 1888 tavaszán a budapesti üzletvezetőség élére került, itt dolgozik haláláig. (ifj. Perczel Mór=*Brassó*, IV. 1888. szeptember 29. 112. sz.)

³⁰⁰ A közelebbi napokban=*Székely Hírlap*, I. (1869. november 27.) 94. sz.

³⁰¹ A városi képviselőtestület=*Székely Hírlap*, II. (1870. február 26.) 17. sz.

³⁰² ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107. 1870–1043.

1872 nyarán értesíti a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság Igazgatósága arról a várost, hogy befejeződtek a vasút által elfoglalt területek felmérési munkálatai és megkezdődhet a tulajdonosok kártalanítása.³⁰³

A vonal egyes pontjainak, az állomások helyének megállapításánál sok esetben nem vették figyelembe a helyi közösség érdekeit. A vállalkozó arra törekedett, hogy minél kevesebb költségbe kerüljön a vonal megépítése. Így például a marosludasi állomást a város határán kívül, a Maros folyó ellenkező partján építették meg. Híd hiányában azonban nem volt közvetlen összeköttetés a város és az állomás között.³⁰⁴ A vasútvonal megnyitásakor így komoly nehézséget jelentett a városból az állomásra való eljutás. A Maroson átívelő híd végül 1873 novemberére készült el, két évvel a szárnyvonal megnyitása után.³⁰⁵

Marosvásárhely határában 1869 decemberének elején megkezdődtek a földmunkálatok.³⁰⁶ 1869–1870 telén az építkezési vállalkozó nagyobb csoportokba vonta össze mérnökeiket és ügynökeiket, egymást követő állomásokra osztva be őket. A Kutyalvánál épülő híd közelében egy raktár, a Maros mellett egy rakpart létesült a görgényi és gyergyói erdőségekből tutajon érkező faanyag átvételére. A Maroson átvezető hidakhoz szükséges tölgyfaanyag szállítására az építkezési vállalkozók, mintegy 100 lovas fogatot tartott fenn. A kutyalvi telepen felhalmozott faanyag feldolgozására gőzfűrészt állítottak fel.³⁰⁷ A Kutyalván állomásozó angol mérnökökről a települést „angol városnak” is nevezték.

A vasútépítés jelentős erővel folyt 1870 tavaszán „(...) az egész vonalon élénk mozgás, tevékenység uralkodik s miután sehol semmi komolyabb helyi nehézség elő nem fordul a hidak építése is a kész tervek s nagymértékben szállított anyagszerek mellett lényeges akadályra nem találhat, a munka körül alkalmazott szakemberek szerint a marosvásárhelyi szárnyvonalnak megnyitását egy év alatt, tehát jövő évi májusra bizton remélhetjük.”³⁰⁸

Ifj. Perczel Mór, mint a Waring cég megbízottja és Marosvásárhely között egyezség született, hogy a város határában téglavető telep létesüljön.³⁰⁹ Mikó Imre közlekedési miniszter leiratában felhívta a város figyelmét, hogy az állomás és más felvételi épületek közvetlen szomszédságában a járművek hozzáférésére és elhelyezésére szükséges hely

³⁰³ Uo. 1872–948.

³⁰⁴ A gerend–maros-vásárhelyi=Székely Hírlap, I. (1869. december 1.) 95. sz.

³⁰⁵ A marosludasi indóházzal=Erdély, III. (1873. november 20.) 47. sz.

³⁰⁶ A vasúti földmunkálatokat=Székely Hírlap, I. (1869. december 15.) 99. sz.

³⁰⁷ Az x–m.-vásárhelyi szárnyvonal=Székely Hírlap, II. (1870. április 27.) 34. sz.

³⁰⁸ Uo.

³⁰⁹ ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107. 1869–490.

kijelölése és annak jó karban tartása a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság feladata, ám az oda vezető utat az illetékes törvényhatóságnak kell fenntartania.³¹⁰

Egyre sürgetőbbé vált a fővonalhoz való csatlakozási pont mielőbbi megállapítása. A város képviselőtestülete feliratot küldött 1870 februárjában a kormánynak és az országgyűlésnek, amelyben kérte, hogy a marosvásárhelyi szárnyvonal kiindulási pontját Gerendről ne Székelykocsárdra, hanem az egyenes vonalban fekvő Aranyosgyéresre vagy Tordára tegyék.³¹¹ A korabeli sajtóban végig lehet követni azt a polémiát, ami a csatlakozási pont megállapítása körül kialakult. Végül 1870 májusában a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság a kormány beleegyezésével a gerendi csatlakozási pont helyett a székelykocsárdi mellett döntött.³¹² Ami egyben azt is jelentette, hogy a Marosvásárhely–Kolozsvár összeköttetés egy pár kilométerrel hosszabb lett, de ezzel szemben a Nagyvárad–Brassó vonal lerövidült.

Hosszú várakozás után 1870. szeptember 7-én átadták a forgalomnak a Kolozsvár–Nagyvárad vasútvonalat. A vasút közeledte tetten érhető volt az információ felgyorsulásában. „(...) városunk annyira közel van a fővároshoz, hogy az ott reggeli kiadásban megjelent lapok másnap délután már kezeink közt vannak.”³¹³ A marosvásárhelyi szárnyvonalon 1870. őszén fokozódtak a vasútépítési munkálatok és a marosvásárhelyi állomástól Nyárádtőig a vasút teljesen elkészült. A marosvásárhelyi lakosság tanúja lehetett, ahogy a „Berzenczey”³¹⁴ nevű mozdony „hatalmas sivítózás, füstölés és zakatolással haladt elé s hátra rajta 5–8 kavicsos szekeret vonva maga után. Az indóházánál is ugyan csak foly a furás faragás. (...) Mint halljuk az egész fehérvár–vásárhely vonalon nagy erélylyel dolgoznak, s úgy hisszük, hogy a munka már az őszön befejeződik.”³¹⁵

A korábban is említett pénzügyi gondok hatására a vasúti munkálatok ellenőrzésére a kormány felügyelőket nevezett ki 1870. december 27-én. A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalra 1871. február 1-ig Hauber Ágoston került Marosludas székhellyel, öt februártól Ábel Nándor váltotta.³¹⁶ A Waring építkezési vállalat pénzügyi csődje, valamint a Magyar Keleti Vasút Részvénytársasággal való szerződés felbontása miatt 1871 elején a vasútépítési munkálatokat felfüggesztették. Munka nélkül maradt idegen munkások tömege lézengett a

³¹⁰ Uo. 1870–1043.

³¹¹ Uo. 1870–22.

³¹² A sz-kocsárd–marosvásárhelyi szárnyvonal= *Székely Hírlap*, II. (1870. május 14.) 39. sz.

³¹³ A kolozsvár–nagyvárad vasút=*Székely Hírlap*, II. (1870. szeptember 10.) 73. sz.

³¹⁴ A mozdonyt *Berzenczey Lászlóról* (1820–1884) nevezték el. Berzenczey az 1848–49-es szabadságharc idején székelyföldi kormánybiztos. Kossuthal együtt az Amerikai Egyesült Államokba utazott. Körösi nyomában járt Ázsiában. Kiegészítést követően hazatért és országgyűlési képviselő.

³¹⁵ Vasutunk=*Székely Hírlap*, II. (1870. szeptember 14.) 74. sz.

³¹⁶ ROLMmKMv. Marosszék Hivatalos íratok. Fond 23. Leltári szám 136. 1871–63.

vonaltól mentén fekvő helységeiben. Az angol mérnökök eltávoztak. Félő volt, hogy az épülő vasút mentén felhalmozott építkezési anyagok tönkre mennek vagy ellopják. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság elnöke, báró Vay Miklós 1871. február 26-án leiratban kérte Marosszék előjáróit, hogy a kormány intézkedéséig a pálya építéséhez szállított anyagot vegyék őrizetbe.³¹⁷ A meggyesfalvi bíró és a nyárádgálfalvi járási dultó³¹⁸ 1871. február 27-én megpróbálta lefoglalni a vasútvonalhoz tartozó anyagokat, műszereket, épületeket és a „*locomotivumot*”. A Waring vasútépítő társaság emberei azonban fegyverrel ezt megakadályozták és a helyi közigazgatás embereit elkergették.³¹⁹ A meggyesfalvi bírónak a szék királybírójához küldött feliratából kitűnik, hogy a helyi közigazgatás emberei nem szívesen avatkoztak bele a Waring vasútépítő társaság és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság közötti nézeteltérésbe. Olyan anyagok lefoglalására és őrzésére szólították fel őket, mint például a mozdonyok, amelyeket nemrég láttak először életükben. „*Ily ellenkező emberekkel, kik fegyverrel támadnak meg, nem is tehetünk eleget a rendeletnek és a számadásunk alá adtakról felelősek nem lehetünk, miért is kérjük a méltóságos fő királybíró urat méltóztasson e tárgyban rendelkezni, vagy a ránk ruházott strázsálás és felelősség alól feloldozni parancsolni.*”³²⁰

A helyi közigazgatás részéről nagy volt a bizonytalanság. 1871. március 1-jén jelentették az erdélyi királyi biztosnak, Péchy Manónak és az éppen Pesten tartozódó Mikó Mihály marosszéki főkirálybíróknak, hogy az angol vállalat képviselői mindent pakolnak és a községi öröket elkergették. A kormánytól mivel nem érkezett parancs, a helyi közigazgatás nem mert csendőri erővel fellépni.³²¹ A közlekedési miniszter végül 1871. március 8-án értesíti a szék előjáróit, hogy a vasútépítési anyagok és eszközöknek eltávolítása „*szükség esetén tetteleg is megakadályozandó*”.³²² A Waring építési cég helyi alkalmazottai tiltakoztak a lefoglalás ellen. Március 8-án James Murdoch vasútépítési osztályfőnök jelentette a Marosszéki előjáróknak, hogy a nyárádtői falusi bíró 6 emberével megakadályozta a munkához szükséges anyagok és eszközök kivitelét a raktárból, ugyanakkor kijelentette, hogy a vasúti anyagokért többé nem vállal felelősséget a vállalat.³²³ Hasonló összeütközéssel járt a marosvásárhelyi állomás és a közelében lévő raktárak és barakkok lefoglalása. A városi főjegyző Lázár Benedek és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság helyi képviselőinek

³¹⁷ ROLMmKMv. Marosszék. Hivatalos iratok. Fond 23. Leltári szám 136. 1871–711.

³¹⁸ *Járási dultó*-szolgabíró hatáskörrel felruházott székelyföldi tisztviselő

³¹⁹ ROLMmKMv. Marosszék. Hivatalos iratok. Fond 23. Leltári szám 136. 1871–711.

³²⁰ Uo.

³²¹ Uo.

³²² Uo.

³²³ Uo. 1871–1903.

vezetésével 1871. március 10-én, egy bizottság lefoglalta az összes vasúti építményt, az építkezési anyagokat és a forgalmi eszközöket.³²⁴

Az angol mérnökök 1871. március és április folyamán elhagyták a város és a szárnyvonal területét. Kiürült a kutyfalvi „angol város” is. Így írt erről a helyről a Székely Hírlap főszerkesztője Rápholty Károly 1871 áprilisában: *„Itt a kutyfalvi angol város. Néhány szomorgó fehércseléd támoilog a deszkautcák falai előtt: a kémények nem füstölnek, a nagy baromfiketrecek üresek, nem sűrög malac csorda a bódék között, s még a tábori csapszék cégérét is elvitte a tavaszi szél (...) Több ez ünnepi csendnél, nem feltámadás ünnepi eszméjétől van úgy megilletődve az a néhány fehércseléd. John elment s vele ment az élet édes kedve: a duzzadt bugyelláris.”*³²⁵ Az egykori „angol város” épületeit, a 46 darab faépületét és a fennmaradt nagy mennyiségű faanyagot a szárnyvonal megépítése után 1872 tavaszán elárverezték.³²⁶

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság, mint ahogy említettük, felbontotta a szerződést a Waring céggel és maga próbálta tovább folytatni a vasút építését. A Gyulafehérvár–Tövis–Székelykocsárd és a Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalon 1871. nyarán újra kezdődtek a munkálatok abban a reményben, hogy az év végéig sikerült átadni a forgalomnak a teljes vonalat. A munkálatokat késleltette a Maros áradása és a szokatlanul csapadékos júliusi hónap. Ennek dacára október végére a Gyulafehérvár–Marosvásárhely vonal nagy része elkészült. A marosvásárhelyi lakosság tömegesen zarándokolt ki a vasúti állomáshoz. A kíváncsiság következtében azonban több kisebb baleset is történt abból kifolyólag, hogy a helyi lakosság *„a vonatok járását még nem ismerte, és még nem szokta meg.”*³²⁷ Az év végéhez közeledve felgyorsultak az építkezési munkálatok, *„a vásárhelyi indóház környékén néhány nap óta még éjjel fáklya és lámpafény mellett is dolgoznak s múlt vasárnap kettőzött bér mellett dolgozott több szakmunkás. Egy legnagyobb fajú gőzmozdony is megérkezett s úgyszintén az itteni kezelőszemélyzet egy része is”*.³²⁸

A Gyulafehérvár–Marosvásárhely vasútvonal közigazgatási bejárására végül 1871. november 14-én került sor. Az új vonal hivatalnokainak jelentős része a német nyelven értekezett a helyiekkel ezért a Székely Hírlap újságírója némileg fanyar gúnnyal tudósított a nagy eseményről: *„az első vizsgáló vonat Fehérvárról hozzánk megérkezett. Az nap délkor előre tudósította e várva várt fontos eseményről az állomáshivatal városi tanácsunkat egy*

³²⁴ ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107. 1870–1043.

³²⁵ Húsvéti kirándulás=*Székely Hírlap*, III. (1871. április 15.) 30. sz.

³²⁶ Faépületek és anyagok eladása=*Székely Hírlap*, IV. (1872. március 13.) 21. sz.

³²⁷ Egész búcsujárás=*Székely Hírlap*, III. (1871. október 25.) 85. sz.

³²⁸ Már csakugyan lesz=*Székely Hírlap*, III. (1871. november 1.) 87. sz.

*díszes telegramban német nyelven (...) Fáklyafüst és német szó, itt a vasút oh be jó!*³²⁹ A helyi sajtó felszólította a városi tanácsot, hogy szélesítse ki és javítsa meg az utat a város végétől az állomásig, mert lehet, hogy „rövidebb út lesz az indóháztól Fehérvárig mint ugyanonnan a m.-vásárhelyi piacig. De sőt ez a mostani egyetlen közlekedési út, még ha mindig sár és ármentes lenne is jelen szélességében nem elégséges az indóházzali közlekedés akadálytalan fenntartására.”³³⁰

A Gyulafehérvár–Marosvásárhely vonalat hivatalosan a forgalomnak 1871. november 20-án adták át. „Az első rendes vonat Fehérvárról 20-án délfelé érkezett az itteni indóházban, ahonnan az itteni pálya tisztviselők és polgárságunk több képviselője e vonatnak Nyárádtőig elébe mentek egy külön mozdonnyal”³³¹ A polgárság képviselőit a vasúti személyzet Nyárádtőn reggelivel kínálta, amit a Marosvásárhelyen a helyi előkelők a „Pest szállodában” egy vacsorával viszonyoztak.³³² A Gyulafehérvár–Marosvásárhely vasútvonal üzleti főnöke Weber Lajos lett, aki korábban a Nagyvárad–Kolozsvár vonalnak volt a vezetője.³³³

Naponként két vegyesvonat érkezett vagy indult Marosvásárhelyről érintve Nyárádtő, Csapóradnót, Marosludas, Székelykocsárd, Felvinc, Nagyenyed, Tövis, majd Gyulafehérvár állomásokat. Kolozsvár–Székelykocsárd vasútvonal 1873. augusztus 14-én nyílt meg, így Marosvásárhely közvetlen kapcsolatba került Kolozsvárral és Nagyváraddal. A Magyar Keleti Vasút államosítása után 1876-ban megalakult a marosvásárhelyi MÁV osztálymérnökség, amelynek hatásköre kezdetben a 59 km hosszú Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalra terjedt ki.³³⁴ 1886-ban a Marosvásárhely–Szászrégen vicinális átadásával az osztálymérnökség vonalhossza 92 km-re módosult. A következő években területi hatásköre többször változott, 1910-től a Marosludas–Déda közti 103 km-re terjedt ki. Az osztálymérnökség vezetői: Kosinszky Erasmus (1876–1879), Patrovits József (1886–1904), Szokolay István (1904–1915) és Böchler Jenő (1915–1918).³³⁵

A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal hosszú éveken keresztül a magyar vasúthálózat egyik peremvonalát képezte. Marosvásárhely határában 1885–1886-ban ismét megjelentek a vasútépítő munkások, ezzel a város megszűnt végállomásnak lenni. A Marosvásárhely–Szászrégen vasútvonal megépítése újabb lendületet adott a térség gazdasági fejlődésének.

³²⁹ Örvendj Sion!=*Székely Hírlap*, III. (1871. november 18.) 92. sz.

³³⁰ Városi tanácsunkat=Uo.

³³¹ Vasútunk=*Székely Hírlap*, III. (1871. november 22.) 93. sz.

³³² Uo.

³³³ A magyar keleti vasút=*Székely Hírlap*, III. (1871. november 29.) 95. sz.

³³⁴ Horváth, 2004. 112.

³³⁵ Uo. 113.

III. 2. Helyi érdekű vasútépítkezések a Székelyföldön

A kiegyezést követően több esetben felmerült Székelyföld bekapcsolása a magyar vasúthálózatba. Az erdélyi vasúthálózat fő nyomvonalát képező Magyar Keleti Vasút irányának meghatározása után a székelység csak másodrangú vonalak kiépítésében reménykedhetett. A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal és a Segesvár–Brassó fővonal által Székelyföld peremterülete vasútvonalhoz jutott.

A magyarországi vasútépítési lázban, 1871-ben, Kerkápoly Károly közlekedési miniszter egy előzetes megállapodást kötött a pesti Magyar Általános Hitelbank és a bécsi Creditanstalt für Handel und Gewerbe képviselőivel egy 350 mérföldnyi vasútvonal kiépítésére.³³⁶ A tervezett vasútvonalak³³⁷ között erdélyi szempontból felmerült a Szatmárnémeti–Kolozsvár és a Marosvásárhely–Szászrégen–Brassó vonalak ötlete.³³⁸

Érdekességként lehet megemlíteni az 1871-ben felmerült Máramarossziget–Brassó vasútvonal tervét, amely mellett leginkább stratégiai érdekek sorakoztak. A vasútvonal, mint ahogy a 6. számú térképen is látható mindvégig a Keleti-Kárpátok mentén haladt délkeleti irányba, érintve Máramarossziget, Szászrégen, Gyergyószentmiklós, Csíkszereda majd Brassó városokat.³³⁹

1873. március 6-án a képviselőházban napirendre került a közlekedési eszközök hálózatának tovább fejlesztési terve. A vasútvonalak egy részét az állam építette volna ki, vagy legalábbis döntő befolyást próbált rájuk gyakorolni. A tervezetben feltüntették azokat a vonalakat, amelyek a létező vasúthálózat kiegészítéseként szolgáltak volna: Brassótól a román vasúthálózathoz, Petrozsény–vulkáni csatlakozás a román vasúthoz, Marosvásárhely–Szászrégen–Ditró–Gyimes vagy Ojtoz, Ditró–Csíkszentmihály–Brassó, Szatmárnémeti–Szászrégen, Hátszeg–Karánsebes.³⁴⁰

Látható, hogy az 1867–1873 között kidolgozott tervekben részben vagy szinte egészben fellelhető a később megvalósított székely körvasút terve. A tervet készítő mozgóterét beszűkítette Székelyföld esetében a Hargita hegylánc. A vasúti szakemberek túl

³³⁶ Körösi József: *A magyar kormány nagy vasúti szerződésének bírálata*. Pest, 1872, Aigner Lajos. 44. (továbbiakban: Körösi, 1872.)

³³⁷ Pest–Zimony, Zimony-csatlakozással a szerb vasúthálózathoz–Vinkovcze–Bród–Szigetvár–Károlyváros, Eszék–Ujgradiska, Eszék–Vinkovcze, Pest–Újszöny–Bécs, Pest–Esztergom–Jalna, Újszöny–Lundenburg, Nagyvárad–Debrecen–Miskolc, Orsova–Arad–Mezőhegyes–Csongrád csatlakozással a Pest–zimonyi vonalhoz, szárnyvonallal Szegedig. (Körösi, 1872. 44–45.)

³³⁸ Körösi, 1872. 46.

³³⁹ *Emlékirat a tervezett Máramarossziget–Brassói vasútvonal tárgyában*. Pest, 1871, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társulat. 6.

³⁴⁰ Új közlekedési hálózatunk. = *Magyar Mérnök és Építés Egylet Közlönye*, 1873. 7. évf. 2. füzet. 67.

költségesnek ítélték meg egy Hargitán átvezető vonal megépítését, ezért csak a folyóvölgyek adta lehetőségekben gondolkoztak. Székelyföld csak mellékvonalak kiépítésében reménykedhetett a Magyar Keleti Vasút kiépítése után.

A magyar kormány, tanulva a '60-as és '70-es évek elején történő vasúti visszaélésekből, áttért az ún. vegyes: magán- és államvasúti rendszerre. A fővonalak fokozatosan, mint ahogy korábban is láttuk, az állam tulajdonába kerültek. A kormány mellékvonalak kiépítésével próbálta a fővonalaktól távolabb eső vidékeket bevonni a vasúti forgalomba. A vasútépítésben hosszú ideig elfogadott gyakorlat volt, hogy minden vaspályát azonos minőségű alépitménnyel látnak el. Idővel olyan térségek is vasúthoz akartak jutni, amelyek nem estek a fő kereskedelmi útvonalakba, de élvezni akarták a vasút nyújtotta előnyöket. Európában ezt a kérdést legkorábban Skóciában a „*light railway*” módszer kidolgozásával oldották meg.³⁴¹ A magyar mérnökök közül elsőként a franciaországi emigrációban tartózkodó Hollán Ernő ismerkedett meg francia közvetítéssel a „*könnyű vasút*” módszerrel.³⁴² A francia kormány 1865. július 12-én elfogadta a helyi érdekű vasutakról szóló törvényt.³⁴³ A francia példa hatására Európa több államában megszülettek az első helyi érdekű vasutakról szóló törvények és vasútvonalak.

Magyarországon Hollán Ernő a magyar viszonyokra alakította a skót és a francia tapasztalatokat és megalkotta a „*helyi érdekű vasút*” (rövidítése HÉV) fogalmát. Hollán Ernőnek lehet feltehetően tulajdonítani, hogy az olcsó skót és francia típusú mellékvonalak építésének ötlete megtalálható a már korábban említett OMGE emlékiratban. A kiegyezést követően Lónyay Menyhért pénzügyminiszter veti fel először 1867. július 12-én a minisztertanácsi ülésen, hogy a kormány készítsen törvényjavaslatot a vidéki mellékvonalakra nézve.³⁴⁴

A magyarországi mellékvonalak történetében az áttörésre 1875-ben került sor, amikor a kormány engedélyezi az Arad–Körösvölgyi helyi érdekű vasút megépítését. Ez a vasút követendő példáját adta az olcsó, a vonal menti vidék önerejére támaszkodó építkezésnek és a takarékos, de a vidék érdekeit hathatósan kiszolgáló üzletvitelnek.

A helyi érdekű vasutakról elfogadott 1880. évi XXXI.³⁴⁵ és az azt kiegészítő 1888. évi IV.³⁴⁶ magyar törvénycikkek lehetővé tették a helyi érdekű vasútépítkezések kibontakozását Székelyföldön. A térség vezetői a helyi érdekű vasutak építésében lehetőséget láttak arra,

³⁴¹ Majdán, 2010. 66.

³⁴² Uo.

³⁴³ Ujhelyi, 1910. 284.

³⁴⁴ MOL. K. 27. Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. 1867. július 12. – 7.

³⁴⁵ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922. (letöltve: 2011.03.26.)

³⁴⁶ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6282. (letöltve: 2011.03.26.)

hogy a térség általános gazdasági és üzleti pangása megszűnjön és a régió bekapcsolódjon a vasúti vérkeringésbe. A fent említett törvények mellett a helyi érdekű vasutak építésének fellendülésében fontos szerepet játszott az 1884-ben elfogadott üzemkezeltési *Szabványszerződés*, amely által a megépült vasútvonalak üzemkezeltése a MÁV kezébe került. A helyi érdekű vasutak engedélyezése az 1880 évi XXXI. törvény szerint a kormány joga. A törvény értelmében az állam a helyi érdekű vasutat beválthatja, ha egy fővonal létesül ugyanazon irányba. Az építés, felszerelés és üzletkezeltés tekintetében a törvény a helyi érdekű vasutaknak számos kedvezményt helyezett kilátásba. Felmentette a vasutakat a posta ingyenes szállítása alól, 10 évre a szállítási adó fizetésétől. A törvényhatóságoknak jogukban állt a vasút építését közmunkájukkal vagy közmunkaváltságuk egy részével segélyezni. A törvénynek az volt a célja, hogy amilyen mértékben csak lehetséges, ösztönözze az érdekelt törvényhatóságokat, községeket, birtokosokat a saját erőből történő építkezésekre.

Székelyföldön mindössze négy normál nyomtávú helyi érdekű vasútvonal épült. Ezek a következők voltak: a Marosvásárhely–Szászrégen HÉV (1886), a Héjjasfalva–Székelyudvarhely HÉV (1888), a Brassó–Háromszék HÉV, amely Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalon haladt (1891-re épült meg, majd 1906-ban tovább bővítették Bereckig). A Kis-Küküllő-völgyi HÉV, Balázsfalva–Sóvárad vonalszakaszt 1898-ban nyitották meg, majd 1907-ben ezt a vonalat is meghosszabbították Parajdig.

Egy helyi érdekű vasútnak a megvalósulás pillanatáig több tervezési és építkezési szakaszon kellett átesnie. Az első lépés a tervezett vasútvonal nyomvonalának kijelölése, majd erre a minisztériumtól az előmunkálati engedély beszerezése volt. A kezdeményezők többnyire az adott régió politikai és gazdasági illusztris tagjaiból kerültek ki. Az előmunkálati engedély jogot adott a tervezőnek arra, hogy a vonal által érintett területek birtokosainak megkérdezése és beleegyezése nélkül saját költségén egy meghatározott időn belül kitűzéseket, felméréseket, anyagkutatásokat és egyéb műszaki műveleteket végezzenek, amelyek szükségesek a vasúti részletes terv és költségvetés elkészítéséhez. Az esetleges károkért az engedélyes számított felelősnek. Az előmunkálatokra, az érdekeltségi körök megteremtésére és a nyomjelzésre a kormány semmilyen befolyást nem gyakorolt. Az állami ellenőrzés csak akkor vette kezdetét, amikor a vasút tervezői a kész terveket bemutatták és annak alapján közigazgatási bejárást kértek. Az előmunkálati engedély nem adott előjogot a pálya építésére, ugyanarra a vonalra más is kaphatott előmunkálati engedélyt, de a tervezőt sem kötelezte a vasút megépítésére. A kész terveket meg is lehetett vásárolni, amely költség

megtakarítási szempontból gyakori opciónak számított. Ilyen esetben a kárpótlási összeget az illetékes minisztérium szabta meg.³⁴⁷

Egy vonal előmunkálati engedélye egy évre volt érvényes, amelyet évenként korlátlan ideig a tulajdonos meghosszabbíthatott. Az engedélyben meg kellett indokolni a kérését. A székelyföldi vasutaknál a leggyakrabban felhozott indokok: a vasút lehetővé teszi az elszigetelt Székelyföld bevonását az ország modern infrastruktúrájába, a székelyek, akik évszázadokon keresztül védték a keleti határokat megérdemlik a vonatot, a vasút nyomában megjelenő ipar fellendíti a térséget, a vasútépítkezések munkát adnának székelyek ezreinek, akik kivándorolni készülnek. Lehetővé válna a székely erdők gazdaságos kitermelése, a székely fürdők látogatottsága fellendülne. Fontos szempontként jelent meg az a várakozás is, hogy a román határig építendő vonalak új piacokat nyitnának meg a székely termékeknek és lehetővé válna a dunai és a Fekete-tengeri kikötők elérése. Katonai szempontból a székely vasúthálózat megteremtése egy esetleges orosz támadás esetén válna fontossá.

A székelyföldi vasúti előmunkálati engedélyt kérők, mint ahogy a későbbiekben is látni fogjuk, leginkább a helyi politikai vezetőkől verbuválódtak. Udvarhely vármegyében például Ugron Gábor és Daniel Gábor országgyűlési képviselők vették kezükbe a kezdeményezést. A Kis-Küküllő-völgyi vasút esetében a teljes vármegyei vezetőség fogott össze. A Brassó–Háromszék vasútnál a két vármegye politikai és gazdasági eliteje lépett szövetségre. A Marosvásárhely–Szászrégen vonal esetében pedig a Maros felső mentének földbirtokosai, országgyűlési képviselői, illetve a nagy befolyással rendelkező Maros tutajtársaság kérvényezte a vasútépítést. Mind a négy vasút esetében az előmunkálati engedélyesek a kiépült vonal vidékéről származtak.

A második előkészületi szakasz az építési tőke begyűjtése volt. A vasútépítés konkrét tervezési szakaszába jutva az engedélyt kérők mérnököket bíztak meg, hogy számításokat végezzenek. Felmerülő kérdések voltak, milyen az új vonal földrajzi fekvése? Kell-e hosszú és mély költséges bevágást, magas és hosszú töltést, hidat, alagutat, nagy állomást, vontató telepet, javító műhelyt építeni? Mennyibe kerül a tervezett vasút megépítése és üzleti berendezése? Hogy fizet majd az új vonal? Várható-e olyan forgalom, ez alapon olyan jövedelem, amely a befektetett tőkét megfelelően gyümölcsözteti? Kellenek-e költséges kisajátítások? Milyenek az általános és helyi munkaviszonyok? Az engedélyt kérőknek ismerniük kellett a beszerzendő tárgyak és anyagszerek árajánlatait, ki kellett puhatolniuk, hogy a helyi érdekeltség körében milyen anyagi támogatásra számíthatnak. A legtöbb

³⁴⁷ Maurer Vilmos: *A vasutak pénzügyei*. Budapest, 1910, Wodiner. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 25–26) 12–13. (továbbiakban: Maurer, 1910.)

vállalkozó kezdetben, hogy ne verje magát nagy költségbe, általános adatokkal dolgozott és a hasonló, már megépült vasútvonalak adatait vette figyelembe.³⁴⁸ A számítások megtétele után kellett a vasút által érintett gazdáknak, településeknek nyilatkozni a részvények jegyzéséről, egy részvénytársaság megalakításáról és működtetéséről. A helybeliek kénytelenek voltak pontosan felmérni saját teljesítőképességüket és mindezt a részvények jegyzésekor dokumentálni kellett.³⁴⁹ A tervek jelentős része itt bukott el.

Az építkezés harmadik előkészületi szakaszában következett a tervezett vasút közigazgatási bejárása. A Közlekedésügyi- majd a Kereskedelmi Minisztérium, ha a bemutatott vonalterveket megfelelőnek tartotta, elrendelhetette a közigazgatási bejárást. Az e célból kiküldött bizottság a tervezetet összevetette a helyi viszonyokkal. Megállapította a vasúti forgalom és üzlet érdekében szükségesnek talált követelményeket és azok módzatait. A terepbejárások alkalmával a tulajdonosok személyesen találkoztak a kivitelezőkkel és megismerték a vasút pontos nyomjelzését. A helyszíni szemléken a földtulajdonosok összehangolva próbálták érvényesíteni érdekeiket a vasútvonal, a csatornák, árkok nyomvonalának meghatározásánál, átjárók helyének kijelölésénél.

Székkétföldön a földkisajátítások alkalmával komoly gondot jelentett, hogy a területek nagy része a 19. század 80'-as éveiben még nem volt telekkönyvezve, arányosítva, ami lassította és nem ritkán peres útra terelte a földkisajátításokat. Pénzügyi tekintetben a közigazgatási bejárásnak nagy jelentősége volt, mert az eljáró bizottság megállapodásaira támaszkodva készült a vonal tulajdonképpeni, végleges építési terve és költségvetése, minthogy az ekkor született megállapodások szolgáltak az illető vasút végleges engedélyezése alapjául.

Az engedélyes, ha a közigazgatási bejáráson megállapított és a követelményeknek megfelelő részletes építési tervet és költségvetést elkészítette, akkor kérelmezhetette a vasút építésének és üzembe helyezésének engedélyét. A kérelem tárgyában a minisztérium keretében működő vasút-engedélyezési bizottság tett a miniszternek javaslatot. Ez a bizottság állapította meg az engedélyokirat szövegét és az építési és üzlet-berendezési költségek beszerzésének pénzügy módzatait is.³⁵⁰ Az engedélyesnek a vasút pénzügyi alapozására is előterjesztést kellett tennie, ebben ki kellett mutatnia, hogy milyen hozzájárulásokat biztosított a vonal megépítéséhez és milyen állami támogatásokra, illetve segélyekre számít.

³⁴⁸ Maurer, 1910. 10.

³⁴⁹ Majdán, 2002. 306

³⁵⁰ Maurer, 1910. 13.

A törvények előírták, hogy a tényleges építési tőke 35%-át törzsrészcévennel³⁵¹ kell összeszedni. A törzsrészcévenek 30%-át kezdetben készpénzben kellett letenni, 1888-tól viszont lehetővé vált részcévenek jegyzésével is. Az egyharmadnyi törzsrészcéve összegébe beleszámították a postai és katonai szállításért kapott állami támogatást, az érintett térség közmunka alapjaira felvett és törzsrészcévenek jegyzésére fordított pénzeket. A törzsrészcévenek hosszú távú befektetést jelentettek, biztosították a vállalat működéséhez szükséges alapot.³⁵² A székely helyi érdekű vasutak törzsrészcéveit jegyezték: a helyi politikai vezetők, a térség országgyűlési képviselői, az érintett települések, az érdekelt vármegye vagy vármegyék, befektetők, a vasút mellett fekvő gazdasági egységek tulajdonosai. A hiányzó összeg esetében a részcévet jegyzők vagy helyi vagy valamelyik országos pénzintézethez fordultak kölcsönért. A helyi érdekű vasutaknál megszokott volt, hogy a törzsrészcévenek mellett 65%-ig elsőbbségi részcéveneket³⁵³ bocsátottak ki. Az elsőbbségi részcévenek képezték a bankok finanszírozási tevékenységének alapját. A bank ezeket vagy tulajdonul vette meg, vagy mint kézzizálogra nyújtott kölcsön alakjában folyósította a vasútépítésre szolgáló tőkét.³⁵⁴

A miniszter, ha hajlandó volt az engedélyokirat kiadása tárgyába megtenni a szükséges intézkedéseket, akkor erről értesítette az engedélykérőt és egyúttal az építési óvadék letételére utasította.³⁵⁵ A részcévenek jegyzését követően az engedélyesek benyújtották a minisztériumnak a részletes építési tervet. Az engedélyező tárgyalás általában a közlekedési, majd később a kereskedelmi, pénzügyi és hadügyminisztériumok képviselőinek jelenlétében történt meg. Ekkor nyilatkoztak az illetékes minisztériumok, hogy milyen támogatásra számíthat az állam részéről az új vasút. A minisztériumi egyeztetés után az illetékes tárca megfogalmazta a törvényjavaslatot. Ezt követően sor került a parlamenti elfogadására, és a törvénycikknek király általi aláírására, majd miután a miniszterelnök is láttamozta, megjelent az Országos Törvénytárban. A miniszteri engedély megszerzése után megalakult a helyi érdekű vasút részcévenyársasága. A részcévenyársaság vezető testületében a helyi politikai és gazdasági vezetők, a vasútépítést támogató bankok és az érdekelt minisztériumok képviselői

³⁵¹ *Törzsrészcéve*– a részcévenek alapfajtája. Tulajdonosát osztalékból való részesedésre, illetve szavazásra jogosítja fel. A tőzsdéi forgalom nagy részét törzsrészcévenekkel bonyolítják. A törzsrészcévenesek a mindenkor évi jövedelemből tarthatnak számat előre ki nem kötött vagy biztosított osztalékra. (Maurer, 1910, 27.)

³⁵² Majdán, 1997. 93.

³⁵³ *Elsőbbségi részcéve*– névre szóló részcévenek, a törzsrészcévenessel szemben meghatározott előnyt biztosítanak. A székelyföldi vasutak esetében ez osztalékelsőbbséget jelentett. A részcévenek törlesztése az év első felében megejtett sorsolás által történik. A kisorsolt részcévenek számait közhírré tették és azokat 6 hónapig be lehetett váltani.

³⁵⁴ *A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves története. 1841-1941.* Budapest, 1941, k.n. 103.

³⁵⁵ Maurer, 1910, 14.

kaptak helyet. A végső szakaszig Székelyföldön csak a fent említett négy helyi érdekű vasútvonal jutott el.

A vasútépítkezések elkezdésével újabb szakasz kezdődött a vonal megvalósításában. Még a tervezéskor az engedélyt kérők tárgyalásokat kezdeményeztek vasútépítő vállalkozókkal. A székelyföldi vasútépítkezésnél többnyire belföldi, budapesti vállalkozókkal találkoztunk, akik vasúti szakértők segítségével felmérték a munkálatok költségeit és megállapodásra jutottak a vasúti részvénytársasággal. A vasút építését sok esetben akadályozta a földkisajátítás körüli vita. Az engedélyesek, ha nem tudtak megszerezni adásvétel vagy átengedés útján a szükséges földterületet, akkor kérhették a vasút javára a kisajátítás elindítását. A kisajátítási eljárást a miniszter rendeletére az illető törvényhatóság közigazgatási bizottsága tartotta meg és egyezség hiányában megállapította a kártalanítási árat. A kisajátítás, kártalanítás, az elvett földek telekkönyvezése egy hosszan tartó folyamat volt, sok esetben a vasút megnyitása után is évekig elhúzódott.

A tulajdonképpeni vasútépítési munkafeladatok: a) alépitmény, b) felépitmény, c) magas-épitmény.

Az alépitményhez tartozó munkák: a földmunka, sziklarobbantás, állomások és őrházak területének feltöltése, egyengetése, utak és hozzájárók létesítése, folyók szabályozása, töltések és bevágások létesítése, gyepesítése, hidak, átereszek, alagutak, vízfolyások, tisztító gödrök építése stb.

A felépitményhez tartozó munkák: sínek, kapcsolószerkezetek, váltók és keresztezések, fordítókorongok és tolópadok, talpfák lefektetése.

A magas építmenyhez tartozó munkák: állomások, őrházak, raktárak, műhelyek, anyagszertárak, világítási berendezések, vízállomások építése illetve a pályaelzárás- és beosztáshoz szükséges tárgyak felszerelése. A vicinálisok állomásait, őrházait és egyéb melléképületeit az 1883-ban készült MÁV-szabvány tervsorozat alapján építették.³⁵⁶

A legtöbb vasútvonal építéskor a fővállalkozók a munkálatokat teljesen vagy bizonyos részleteiben különböző alvállalkozóknak adták ki. Az alvállalkozó feladata a megállapított terv szerinti építési munka elvégzése. Az engedélyes és a jogutód, az építési fővállalat kötelessége, hogy a tényleges építés megkezdése előtt a vonalat ismételten bejárja és elvégezze a vonal reambulálását,³⁵⁷ ami valójában a tényleges építésnek képezte alapját.

A vasutat építő mérnökök a vasútvonal irányának meghatározásakor, azon kívül, hogy figyelembe vették a vasúthoz fűződő közgazdasági érdekeket, a birtokok relatív helyzetét,

³⁵⁶ Majdán, 1997. 133.

³⁵⁷ Reambulálás=újra bejárás, új felmérés.

figyelemmel kellett legyenek a vidék topográfiájára, a vasút által érintett területek földtani és vízföldrajzi viszonyaira. A székelyföldi vasutak nagy része völgyben épült. A vasutat tervező mérnököknek tisztában kellett lenniük, hogy egy völgyvasút esetében milyen jellegzetes topográfiai tényezőkkel találhatják szembe magukat. A völgyben épült vasutak egyik veszélye az árvíz, amely tönkretetheti a vasúti töltéseket. Szinte mindegyik székely vasút építésekor megtörténtek kisebb-nagyobb pusztítások az árvizek miatt. A vasúti mérnökök lehetőleg igyekeztek elkerülni azt, hogy a vasúttal a völgynek egyik oldaláról a másikra haladjanak, félve attól, hogy nehogy a töltés révén egy a völgyet elzáró keresztgát létesüljön, amely nagyobb esőzés esetén feltartóztatja a megnőtt folyó vagy patak vizét és árvizet okozhat. Völgyátlépés esetén a töltést szükségszerűen magasabbra kellett emelni, mint az addig ismert legnagyobb árvíz magassága, és nagy nyílású, költséges hidak létesítésére volt szükség.

Az építkezést a MÁV a korábban említett *Szabványszerződés* alapján saját közegei által ellenőrizte, az ebből felmerült költségeket a helyi érdekű vasút építője kellett viselje. Így az állam meggyőződhetett a közegei által, hogy a később általa üzemeltetett vonal építése az előírt szabványoknak és feltételeknek megfelelően történt.³⁵⁸ Az engedélyokirat mellékletéhez egy *Fizetési táblázat* elnevezésű mellékletet csatoltak, amelyben minden munkafolyamatot előre filléres pontossággal rögzítettek. A kivitelező személy a munka ütemében kapta kezéhez a kialakult összeg esedékes részét.³⁵⁹

A vasúti építkezés része a távírda eszközöknek és berendezéseknek beszerelése. Az összes állomást, őrházat, műhelyt, szertárt be kellett rendezni. Külön részt képeztek a forgalmi eszközök, vagyis a mozdonyok, szerkocsik, személykocsik, kalauzkocsik, postakocsik, teherkocsik és hóékek beszerzése. A forgalmi eszközök számát a várható forgalom alapján próbálták megállapítani. A helyi érdekű vonalakra a forgalmi eszközöket a MÁV szolgáltatta. A székelyföldi vasutak mindegyike valamelyik már létező állomásból indult ki, így szükséges volt a csatlakozási állomások, illetve pályák átépítése, ami újabb költségekkel járt. Az építkezések befejeztével megtörtént az állomások és a vonal benépesítése üzleti és pálya-fenntartási személyzettel.

A pálya megnyitása és az azt megelőző műtanrendőri bejárás is jelentős költségekkel járt. Ilyenkor a helyi elit, intézmények, a vállalkozók és nem utolsósorban az érintett kereskedelmi, pénzügyi és a földművelésügyi minisztériumok kiküldöttjei beutazták a megépített vonalat és leellenőrizték annak állapotát.

³⁵⁸ Haich Károly: *A helyi érdekű vasutakról*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 22.) 16. (továbbiakban: Haich, 1910.)

³⁵⁹ Majdán, 1997. 134.

A műtanrendőri bejárást követően pár napon belül megtörtént a vasút ünnepélyes megnyitása a helyi lakosság részvételével. Az újonnan megnyitandó állomásokat virágokkal, nemzeti színű lobogóval, díszkapuval díszítették fel. Minden állomáson ünnepi beszédek hangzottak el. Ezeket a pillanatokat kihasználták a kormány képviselői és a helyi vezetők propagandisztikus célokra. A vasútvonal megnyitását követően a magas rangú vendégek számára bankettet szervezett a helyi érdekű vasúttársaság, amelyről a helyi sajtó mindig részletesen beszámolt. Az elkészült vasútvonalat az üzemeltető, a MÁV csak akkor vette át, ha az illető vonal műszaki felülvizsgálatának eredményét az illetékes minisztérium jóváhagyta és a felülvizsgálatnál talált hiányokat pótolták.

A székelyföldi vasútvonalak építéstörténetére sok esetben a vonalvezetés esetlegessége, a pillanatnyi helyi és állami politikai, gazdasági, stratégiai érdekek érvényesülése, illetve a természeti akadályokat kikerülő technikai megoldások a jellemzőek. A kortársak már a székelyföldi vasútépítkezések előtt hiányolták egy egységes székelyföldi vasúthálózat megvalósításának tervezettét és majd annak következetes végrehajtását. *„Az adott viszonyokhoz és az elérendő célhoz képest állapítsák meg egyszer és mindenkorra az építendő vasúti hálózatnak egész tervét és ennek alapján kiépítendő fő és mellékvonalaknak kiépítési sorrendjét.”*³⁶⁰ Erre azonban soha nem került sor és az egymást váltó magyar kormányok nem dolgoztak ki egy egységes székelyföldi infrastrukturális fejlesztési tervet.

A következő oldalakon a megépült négy székelyföldi normál nyomtávú helyi érdekű vasútvonal-építés történetét kísérik figyelemmel, illetve arra keressük a választ, hogy miért ezek a vonalak épültek ki és miért nem valósult meg egy egységes székely vasúthálózat.

³⁶⁰ A székely vasutakról=*Székelyföld*, II. (1883. február 4.) 10. sz.

III. 2. 1. A Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasút

Az erdélyi vasútépítkezés hőskorában, mint ahogy korábban is láttuk, csak a Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal érintette a Székelyföldet, annak is a nyugati peremét. A Maros-menti erdőkitermelő cégek számára komoly hátrányt jelentett a vasút hiánya, hiszen így a Kelemen- és a Görgényi havasokból tutajon kellett fatermékeiket Marosvásárhelyig vagy akár Aradig szállítani. Az 1870-es években a vasút elérte Máramaros térségét, ami megkönnyítette e térség számára, hogy erdei termékeivel jelen legyen az alföldi piacokon.³⁶¹ Ezzel szemben a Maros-menti erdőkitermeléssel foglalkozó vállalkozók csak nehezen tudták az alföldi megrendeléseket teljesíteni és fokozatosan háttérbe szorultak az alföldi piacokon. A Maros-menti birtokosok mellett a marosvásárhelyi és a szászrégeni polgárság a vasút tovább folytatásától várta a térség gazdasági fellendülését és erdei termékeik számára új piacok létesítését. Követendő példaként lebegett előttük a szamosvölgyi vasút.³⁶² A vasútban rejlő lehetőségeket és üzleti vállalkozást többen felismerték a helyi birtokosok közül és vasúti előmunkálati engedélyeket kértek:

-Gróf Toldalagi Zsigmond helybéli földbirtokos előmunkálati engedély kérése 1868-ban Marosvásárhely–Szászrégen lóvontatású vasútra.³⁶³

-Gróf Teleki Domokos, Mikó Mihály és Szentgyörgyi Imre helyi birtokosok előmunkálati engedély kérése 1869-ben Marosvásárhely vagy esetleg Nyárádtő kiindulással Parajdig.³⁶⁴

-Báró Wattmann Lajosnak és társainak 1870-ben előmunkálati engedély kérése a Marosvásárhely–Szászrégen–Gyergyószentmiklós vonalra.³⁶⁵

Ezek az előmunkálati engedélyek, annak ellenére, hogy a 19. század 70-es éveiben nem valósultak meg, jelezték a térség igényét a vasút tovább folytatására és a felhalmozott tapasztalatokat a későbbi engedélykérők is jól tudták kamatoztatni.

³⁶¹ A Magyar Északkeleti Vasúttársaság 1871–1873 között 560 km hosszú vasútvonal hálózatot adott át a forgalomnak, többek között a Szatmárnémeti–Bustyaháza–Máramarossziget vonalat. (Horváth, 2004. 283.)

³⁶² Szamosvölgyi vasútvonal terve megjelent Széchenyi Istvánnál is. 1879-ben báró Bánffy Dezső engedélyt nyert Apahida–Dés vonal kiépítésére. 1880. június 15-én megalakult a szamosvölgyi helyi érdekű részvénytársaság. 1881-ben megnyílt a tervezett vasútvonal. A későbbiekben átadták a forgalomnak: Dés–Désakna (1882), Dés–Beszterce (1885), Dés–Zilah (1890), Beszterce–Borgóprund (1898) vonalakat. A részvénytársaság 1899-ben átvette a Zsibó–Nagybánya, majd 1906-ban a Bethlen–Naszód–Ilva helyi érdekű vasutak üzemkezelését. (Horváth, 2004. 300.)

³⁶³ ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond. 9. Leltári szám 107. 1869–363.

³⁶⁴ Uo.

³⁶⁵ Marosozék évnegyedes bizottmányi gyűlése, szeptember 19–20-ikán.=*Székely Hírlap*, II. (1870. szeptember 24.) 77. sz.

Az 1880-as évek elején több személy is adott be előmunkálati engedélykérést egy Felső-Maros-menti vonalra a Közlekedési Minisztériumhoz. Így például 1880. január 24-én gróf Schweinitz Gyula³⁶⁶ és Horovitz Sámuel³⁶⁷ egy teljes erdélyi vasútvonal hálózat tervre kértek éves előmunkálati engedélyt a minisztériumtól. A tervezetben többek között felmerült Marosvásárhely–Szászrégen–Beszterce, Szászrégen–Görgényszentimre–Ditró–Tölgyes és Szászrégen–Maroshévíz–Gyergyószentmiklós–Tölgyes vasútvonalak kiépítésének ötlete.³⁶⁸ A Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútra szintén 1880-ban nyert előmunkálati engedélyt Urbán Hugó.³⁶⁹ Az előmunkálati engedélykéreseken kívül azonban nem történt előrehaladás a vonalak ügyében.

A kezdeti tapogatózásokot követően szövetkezett egymással báró Huszár Károly³⁷⁰, báró Kemény Kálmán³⁷¹ országgyűlési képviselők és Schuller Dániel³⁷², a Szászrégenben székelő tutajtársulat elnöke, majd 1884-ben sikerült engedélyt szerezniük a Marosvásárhely–Szászrégen vasút építésére. A tervezett vonal előnye volt, hogy mindvégig a Maros völgyében haladt és összeköttetést létesített a vármegye két legjelentősebb városa, Marosvásárhely és Szászrégen között.

A vonal közigazgatási bejárása 1884 októberében megtörtént, de a földek kisajátítása lassan haladt, ezért az építkezés csak 1885 tavaszán kezdődött el. A technikailag nem nehéz vasút építési engedélyét Deutsch Lajos és Kohner Adolf és fiai budapesti vállalati cég³⁷³ nyerte el 680 ezer forintért.³⁷⁴ A vasútépítési munkálatokat a helyszínen Gráber Ármin főmérnök vezette. A földmunkát Mezőtúrról és környékéről érkezett kubikusok végezték. A helyi lapok értesülései szerint a Maros menti települések lakosságát leginkább a földmunkálatoknál és a kavicsshordásnál alkalmazták.³⁷⁵

³⁶⁶ *Schweinitz Gyula* (1823–1892) m. kir. honvéd alezredes, házasság révén került Erdélybe, felesége a háromszéki gróf Nemes Ilona.

³⁶⁷ *Horovitz Sámuel*, kolozsvári vállalkozó, meghatározó szerepet töltött be a Brassó–Háromszék, a Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasutak építésénél. Nevéhez fűződik a kolozsvári közúti vasúti forgalom megindítása 1893-ban.

³⁶⁸ *Magyar Vasúti Évkönyv 1881*. IV. évf. Budapest, 1882, Kiadó Mihók Sándor. LIII.

³⁶⁹ Uo. LVI.

³⁷⁰ báró *Huszár Károly* (1829–1892) a szászrégeni, majd a marosludasi kerület országgyűlési képviselője.

³⁷¹ báró *Kemény Kálmán* (1838–1918) a marosvécsi uradalomban mintagazdaságot létesített, támogatta a marosvásárhelyi cukorgyár építését, több éven keresztül Maros-Torda vármegye országgyűlési képviselője. 1885–1891 között Alsófehérmegye, majd 1891–1895 között Maros-Torda megye főispánja.

³⁷² *Schuller József Dániel* (1826–1886) Első Szászrégeni Tutajkereskedő Társulat pénztárnoka, majd elnöke, Szászrégen város képviselő testületének, Marostorda vármegye törvényhatósági és közigazgatási bizottságának tagja. Az erdélyi kereskedelmi és hitelbank felügyelő bizottságának tagja. (Schuller J. Dániel=*Marosvidék*, XVI. 1886. december 19. 61. sz.)

³⁷³ Deutsch Ignác alapította a Deutsch I. és Fia céget az 1850-es években. A terménykereskedelem mellett bank és biztosítás üzemekkel, vasútépítéssel foglalkoztak. Később a cégbe beleolvadt a jó nevű Kohner Adolf és Fia cég. A Deutsch-Kohner cég egy tőkeerős vállalat volt, jelentős tapasztalattal.

³⁷⁴ A marosvásárhelyszászrégeni vasút=*Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 24.) 4. sz.

³⁷⁵ A szászrégeni vasútvonalról=*Maros-Vidék*, XV. (1885. március 19.) 13. sz.

A vasútvonalat építési szempontból három szakaszra osztották. A sajtóból ismerjük a vonalszakaszok építését irányító mérnökök nevét: a Marosvásárhely–Sáromberke közti rész Della-Donna mérnök vezetésével épült, itt a kisajátítások elhúzódása miatt csak 1885. június 22-én kezdődtek el a tényleges munkálatokat.³⁷⁶ A Sáromberke–Körtvefája szakaszon Hoffer Alajos, Albus Reinhold, Presich mérnökök és Damsichtz Ede építész irányította a munkálatokat. A sáromberki állomás Káznier Ferencz építőmester felügyelete alatt épült.³⁷⁷ A harmadik szakasz Körtvefája–Szászrégen, amelynek építési vezetője Jausner mérnök volt. A szászrégeni szakaszon nagyobb gondot a Görgény-patakon keresztül épített híd okozott. A szászrégeni pályaudvaron a felvételi épületben kiképeztek: I., II., III. osztályú váróteremet, 2 szobából álló irodát, egy 3 szobás lakást az állomásfőnöknek és egy szobát nőtlen hivatalnoknak. Az állomás mellett gabona, szén és pályafenntartási raktárak, pályaoárház és szükséges melléképületek készültek.³⁷⁸ A szászrégeni állomás megépítését Müller János szászrégeni építész³⁷⁹ vállalta el, aki Bécsben szerezte szakismeretét.

A vasútvonal egy év alatt elkészült, a műszaki bejárására Gyöngyössy János miniszteri osztálytanácsos vezetésével 1886. január 14-én került sor.³⁸⁰ A vonal ünnepélyes átadása 1886. január 16-án történt meg. *„Az indulás az alsó pályaudvarból délelőtt fél tizenegy órakor történt. (...) A vonat másfél óra alatt tette meg az utat Szászrégenig, hol a nemzeti lobogókkal és diadalívvel díszített pályaudvarra, a néptömeg lelkesült éljenzései és a tűzoltói zenekar Rákóczy indulójának lélekemelő hangja mellett robogott be. Itt Göllner Mihály polgármester üdvözölte a vendégeket (...), mire báró Huszár Károly válaszolt kiemelve ez új vonal nagy jelentőségét, ennek létesítése körül megosztva az érdemeket báró Kemény Kálmán és Schuller Dániel között. Erre a vendégek zeneszó mellett a készen tartott nagyszámú fogaton a városi vendéglőbe hajtottak, hol reájuk terített asztallal várakozott a szívélyes rendezőség.”*³⁸¹ A vasút megnyitásának estjén Szászrégenben színházi előadást és táncestélyt tartottak a város nagyvendéglőjében.³⁸²

A Marosvásárhely–Szászrégen vonalon napi két vonatpár közlekedett. Marosvásárhelyről a vonat délelőtt 7:43 perckor indult és megérkezett 9:35 perckor, délután 13:16 perckor indult és 15:08 perckor érkezett meg Szászrégenbe. Szászrégenből

³⁷⁶ A marosvásárhely–szászrégeni vasút=*Maros-Vidék*, XV. (1885. július 9.) 30. sz.

³⁷⁷ Uo.

³⁷⁸ Uo.

³⁷⁹ A szászrégeni indóház mellett ő építette a dedrádi lutheránus templomot, a petelei lutheránus iskolát, több köz- és magánépületet. (Dr. Teutsch, a lutheránusok erdélyrészi püspöke=*Maros-Vidék*, XVI. (1886. június 13.) 27. sz.

³⁸⁰ A marosvásárhely–szászrégeni helyi érdekű vasút=*Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 10.) 2. sz.

³⁸¹ A marosvásárhely–szászrégeni vasút=*Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 16.) 3. sz.

³⁸² Uo.

Marosvásárhely irányába reggel 4:22 perckor indult, megérkezett 6:14 perckor, délután 16 órakor és megérkezett 17:52 perckor.³⁸³

A vonal 33 kilométer hosszú volt, a Maros bal partján haladt, érintve Marosvásárhely felsőváros, Sáromberke, Gernyeszeg és Szászrégen állomásokat. Rudolf trónörökös kedvelt vadászati helye volt a Görgényi-havasok, ezért Radnótfáján udvari váróterem létesült, amely azonban rendeltetését a trónörökös 1889-es tragikus halála miatt csak három éven át tudta betölteni.

A vonal, a régi keleti vasút szárnyvonalának folytatását képezte. A felszerelése vicinális jellegű volt, a felépítménye 23,6 kg rendszerű sínekből készült. A magas építmények már részben I. rangú, az alépítménynél a földmunkák egészen I. rangú szabványok szerint épültek, akárcsak a műtárgyak. Valamennyi híd és áteresztő I. rangú szabvány szerint létesült felfalazva és a 2,5 m nyílástól fölfelé vasszerkezettel voltak ellátva.³⁸⁴ A pálya egyfelől könnyű felépítményével, egyszerű berendezésű kis állomásaival, másfelől széles töltéseivel, I. rangú műtárgyaival és vashídjaival az első rangú és a helyi érdekű vasútvonalak keverékét mutatta. A vasút építésnél tekintettel voltak annak esetleges folytatására és a szárnyvonal elsőrangúsítására. A Maros-menti vicinális tervezésekor és építésekor napirenden volt egy első rangú pálya kiépítése egészen Tölgyesig.³⁸⁵

Az új vasútvonal hozzájárult a térség gazdasági fellendüléséhez, leginkább fa termékek, alkohol és a szarvasmarha szállítása terén bonyolított le jelentősebb forgalmat. A vonal menti települések a vasút tovább folytatásában reménykedtek. A vasút tovább építése azonban két évtizedes halasztást szenvedett, így Szászrégen átvette Marosvásárhelytől a végállomás szerepét.

³⁸³ A marosvásárhely–szászrégeni vasuton=*Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 10.) 2. sz.

³⁸⁴ Kovács Gyula: Észrevételek vicinális vasutaink fejlődéséről és különösen a székelyföldi helyi érdekű vasutakról. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny* XIX. 1888. február 12. 19. sz. 210.

³⁸⁵ Uo.

III. 2. 2. A Nagy-Küküllő-völgyi vasút és az Ugron–Daniel-féle székely vasút terve

Udvarhelyszéknek és a székely anyavárosnak, Székelyudvarhelynek a vasúti forgalomba való bevonása már a Széchenyi féle vasútertvben felmerült. Az 1860-as években a szék előjárói támogatták az erdélyi fővasútvonal kiépítését, de sok reményt nem tápláltak az iránt, hogy a fővonal érintse a szék központját. Azt azonban elképzelhetőnek tartották, hogy a szék déli területei bekapcsolódjanak a vasúti forgalomba. 1868-ban Daniel Gábor udvarhelyszéki főispán³⁸⁶ feliratban kérte a közlekedési minisztert, Mikó Imrét, hogy a Magyar Keleti Vasútvonal a szék területét érintve haladjon Brassó felé. Későbbi visszaemlékezésében írja Daniel, hogy az udvarhelyszékiek javaslata szerint a vasút *„Héjjasfalvát elhagyva Székelykeresztúr–Magyarós–Derzs határán át került volna az Olt jobb partjára csak Hidvégnél az úgynevezett Magosmart előtt tért volna az Olton át Brassónak. Ezen irány által ki lett volna kerülve a benei tunel,³⁸⁷ azonban ezen irány valamivel hosszabb lett volna a mostaninál, egyfelől ezért, de másfelől a szászokért kik már jó előre eljártak érdekekbe, figyelembe nem lett méltatva feliratunk.”*³⁸⁸

A fővasútvonal terv elkészítését követően Udvarhelyszék előjárói kérték, hogy a Héjjasfalvára tervezett állomás helyett a szék területén lévő újszékelyi határban létesüljön vasúti állomás. A Magyar Keleti Vasút, Segesvár–Brassó közötti vonalának bejárasi bizottmányában részt vettek a szék megbízottjai is. Az újszékelyi határon egy szakasz kőút, a Nagy-Küküllőn pedig egy híd építése túl nagy költségeket okozott volna, ezért Udvarhelyszék kénytelen volt lemondani az újszékelyi állomásról.³⁸⁹

A térség számára az erdélyi fővonal kiépülése az információ és a közlekedés felgyorsulásával volt mérhető. A vasút megjelenése előtt közel 4–5 nap kellett, míg a pesti lapok eljutottak az udvarhelyi olvasóhoz, a vasútnak Segesvárig való kiépítése után ez az idő lerövidült 28–30 órára.³⁹⁰ Udvarhelyszék számára a Magyar Keleti Vasút Héjjasfalva állomása képezte közel másfél évtizeden keresztül a vasúti állomást, de Csíkszék egy része is a Héjjasfalva–Gyimes állami közúton keresztül került kapcsolatba az erdélyi vasúthálózattal.

³⁸⁶ Vargyasi Daniel Gábor (1824–1915) 1848-ban az agyagfalvi székely gyűlés kormánybiztosa, 1865-től Udvarhelyszék ideiglenes, 1869-től véglegesített főkirálybírája, 1875–1891 között Udvarhely vármegye főispánja, 1876–1905 között főrendiházi tag. Az alábbiakban idézett visszaemlékezései fontos adatokkal szolgálnak Udvarhelyszék majd később vármegye politikai, gazdasági és művelődési életére nézve.

³⁸⁷ Benei tunel – a Segesvár–Brassó vonalon található a 634 m hosszú benei alagút, Homoródbene település közelében.

³⁸⁸ Daniel kézirat. I. kötet. 65.

³⁸⁹ Uo. 86.

³⁹⁰ Ismét közelebb jutottunk=Udvarhely I. (1872. július 21.) 35. sz.

A sikertelen próbálkozás után a helyi vezetők egy mellékvonal kiépítését szorgalmazták. Orbán Balázs³⁹¹ 1872. március 27-én a képviselőház ülésén felszólalt a székelyföldi szárnyvasút ügyében. Kérte a kormányt és az országgyűlést, hogy támogassák egy rövid mellékvonal kiépítését Héjjasfalvától Székelyudvarhelyig.³⁹² Udvarhely vármegye bevonása a vasútforgalomba azonban a Magyar Keleti Vasút megépítése után hosszú évekig elmaradt.

A helyi érdekű vasutakról szóló törvények elfogadását követően Székelyföldön számos terv született. Így például a már korábban említett gróf Schweinitz Gyula és Horovitz Sámuel-féle erdélyi vasúthálózat-tervben felmerült egy Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Csíkszereda–gyimesi határszélig vezetendő vasútvonal gondolata.³⁹³

1882-ben Szilágyi Virgil,³⁹⁴ Dr. K. Biasini Domokos³⁹⁵ és ifj. Daniel Gábor,³⁹⁶ Udvarhely vármegye kormánypárti országgyűlési képviselői, valamint id. K. Biasini Domokos királyi kereskedelmi tanácsos előmunkálati engedélyt kértek a Héjjasfalva–Székelyudvarhely Nagy-Küküllő-völgyi vasút kiépítésére. Így emlékszik erre vissza az idős Daniel Gábor Udvarhely vármegyei főispán: *„Daniel Gábor fiam, Szilágyi Virgil, idős és ifjú Biasini Domokos előmunkálati engedélyt nyervén egy Héjjasfalvától Székelyudvarhelyig építendő vicinális vasútra, [...] A február 8-án tartott rendkívüli közgyűlés legérdekesebb tárgya volt a tervbe vett vasút kérdése. Horvát János szerint a rövid vasút nem jövedelmez példa erre a dési pálya,³⁹⁷ mikor nincs alap a zsákodi útra, hogy lehessen még a vasútra pénzt*

³⁹¹ Orbán Balázs, báró (1830–1890) író, néprajzgyűjő, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, politikus, a „legnagyobb székely”. Székelyudvarhely mellett, Lengyelfalván született, 1846-ban elhagyta szülőföldjét családjával Konstantinápolyba utazott. Beutazta Közel-Keletet, Egyiptomot, Nyugat-Európát. Jó kapcsolatba került az emigráns Kossuthal. 1859-ben tért haza, bejárta Székelyföldet. Munkája eredményeként 1868–1873 között hat kötetben kiadta főművét, *Székelyföld leírása történelmi, régészeti, természetrajzi és népismereti szempontból* címen. 1872-től élete végéig országgyűlési képviselő 1848-as függetlenségi programmal. Tulajdona volt a Székelyudvarhely melletti Szejke-fürdő.

³⁹² Képviselőházi Napló 1869. 329. www.info.arcanum.hu-PDF-kn-1869_11-24. (letöltve: 2008.11.2.)

³⁹³ MOL. K. 229–317. csomó 2 tétel–1880–1862.

³⁹⁴ Szilágyi Virgil (1824–1892) ügyvéd, író, politikus, 1881-ben Székelyudvarhely kormánypárti képviselőjeként került be a parlamentbe.

³⁹⁵ Kibédi Biasini Domokos politikus, 1881-ben Udvarhely vármegye Oláhfalva kormánypárti képviselőjeként került be a parlamentbe.

³⁹⁶ Ifj. Daniel Gábor (1854–1919) 1878-tól a Szabadelvű Párt programjával Udvarhely vármegyei választókerületek országgyűlési képviselője, 1904. nov. 15-én ő nyújtotta be a gr. Tisza István által kidolgozott házszabályjavaslatot az un. Lex Danielt. A Nemzeti Munkapárt alelnöke 1910–1918 között, az unitárius egyház főgondnoka 1876-tól.

³⁹⁷ A Szamos-völgyi helyi érdekű vasútról van itt szó, amelyet 1881-ben adtak át a forgalomnak és mivel a vasútvonal kezdetben nem épült ki a dési sóaknáig ezért a sónak a közúton való szállítása például Kolozsvárra kevesebbe került mint a szamosvölgyi vasúton. Ezt követően 1882-ben átadták a forgalomnak a Dész–Désakna közti 3 km vonalszakaszt.

fordítani, még pártolná, ha Tölgyesig építtetnék ki. Ugron Gábor³⁹⁸: síneket nem ad az állam, képzelődésen alapszik az államtól várt 300 000 forint segély, mikor az állam a Marosvásárhely–Szászrégen vonalra is csak annyit ajánlott fel, itt még kevesebbet lehet remélni. [...] A községeknek is káros lenne, mert nem lenne jövedelmező. Stratégiai szempontból csak akkor érne valamit, ha Békásig vezettnék ki. Több előny lenne a gyergyói útból, mint a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútból.”³⁹⁹ Az idős Daniel visszaemlékezéseiből kiderül, hogy a vármegye vezetői közül sokan ellenezték a kis szárnyvasút ötletét, inkább egy, az országhatárig húzódó vasútvonal tervét támogatták vagy egy zsákutácba vezető vasút helyett a vármegye elhanyagolt állapotban lévő útjaira fordították volna a pénzt.

Az engedélyt kérők Herczeg Lajos főmérnököt bízták meg a vonal hatástanulmányának elkészítésével.⁴⁰⁰ A 38 km hosszúra tervezett vasútvonal modelljét a körösvölgyi és a szamosvölgyi vasútvonalak szabványszelvényei képezték. A vonatok legnagyobb sebességét óránként 23 km-re tervezték, összességében 13 megállóhelyet létesítettek volna. Tervbe vettek egy I. osztályú felvételi épületet Székelyudvarhelyen, egy egy II. osztályú állomásépületet Héjjasfalván és Székelykeresztúron, valamint egy III. osztályú állomást Bögözben. Ezen kívül 9 őrházat, rakódókat, árnyékszékeket és Székelyudvarhelyen egy mozdonyszínt szándékoztak építeni. A négy állomáson távirda-gepeket terveztek. A forgalmi eszközöket a MÁV-tól szerezték volna be⁴⁰¹

A társaság mérnökének számításai alapján az építési költség 780 000 forintba került volna, kilométerenként 20 527 forintba.⁴⁰² Évenként mintegy 173 282 forint bruttó bevétellel számoltak.⁴⁰³ Ugron Gábornak a véleménye szerint: „*Oly vállalat, mely ámtítás, bolondítás, ábránd, nem érdemel pártolást, a számítások helytelenek.*”⁴⁰⁴ A vonaltervnek negatív sajtóvisszhangja is volt. A Csíkszeredában megjelenő *Székelyföld* heti lap címlapján 1883 februárjában egy ismeretlen udvarhelyi szerző kijelenti, hogy „*Egy oly rövid alig 20 és egynéhány kilométer vasút, mely sem szertefelett termékeny vidéken, sem valami nagy ipari*

³⁹⁸ Ugron Gábor (1847–1911) 1872-től országgyűlési ellenzéki képviselő, Orbán Balázs és Bartha Miklós mellett az 1877-es székely puccs szervezője. Francia orientáció híve, híres volt parlamenti vitáiról. Jelentős szerepet tölt be Udvarhely vármegye gazdasági és társadalmi életében.

³⁹⁹ Daniel kézirat. 208–209.

⁴⁰⁰ *A nagyküllővölgyi székely vasút tervezete.* Budapest, 1882, Az Athenaeum R. Társ. Könyvnyomdája. 2.

⁴⁰¹ Uo. 8.

⁴⁰² Uo. 9–13.

⁴⁰³ Uo. 14.

⁴⁰⁴ Daniel kézirat. II. kötet 209.

*városon keresztül nem jár, hanem belefut egy zsákutcába, ahol „se hozzám, se tőled” gazdaságos nem lehet, jövedelmet nem hajthat.”*⁴⁰⁵

Az engedélyt kérők, mivel nem nyerték el a vármegye egységes támogatását és nem tudtak jelentősebb pénzintézetet bevonni a vállalkozásba, a következő évben, már nem hosszabbították meg az előmunkálati engedélyt. Feltehetően ezek után került sor az Ugron Gábor⁴⁰⁶ és ifj. Daniel Gábor közötti egyeztetésre, így rövid időn belül már Ugront is ott találjuk a székelyföldi vasút tervezésénél.

A Nagy-Küküllő-völgyi vasút és az Ugron–Daniel vasúterv

A székely anyaszéknek és anyavárosnak a vasúti hálózatba való bekapcsolása a 19. század közepétől több alkalommal felmerült. A helyi vezetők egy része 1882-ben felméri előmunkálati engedély által egy Székelyudvarhelyig haladó vasútvonal lehetőségét. Az akkori felméréseket és szerzett tapasztalatokat is felhasználva, 1885-ben ifj. Daniel Gábor és Ugron Gábor Udvarhely vármegyei országgyűlési képviselők újabb tervezetet dolgoznak ki és egy éves előmunkálati engedélyt kérnek, most már Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Vasláb–Csíkszentdomokos–Gyimes-szoros helyi érdekű vasútra. Egy második szakaszban pedig tervbe vették a Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Földvár helyi érdekű vasút megépítését.⁴⁰⁷

Az engedélyt kérők tervei alapján 1886–1888 között épült volna ki az első vonal, amelynek hossza összesen 213 km.⁴⁰⁸ Az első vonal építési költsége a tervezet szerint összesen 7 047 286 forintot tett volna ki, azonban a kormány csak egy Héjjasfalva–Székelyudvarhely szárnyvonal kiépítésének előmunkálati engedélyét adta meg.⁴⁰⁹ Ugron Gábor és Daniel Gábor a székely vasút előmunkálati engedélyének megszerzését követően maguk mellé állították a vármegyét és a székely anyavárost. Mindazok ellenére, hogy Ugron ellenzéki, míg Daniel kormánypárti képviselő volt, sikerült pártállástól független egységet létrehozniuk a vasút megépítése érdekében. Talán ennek is lehet köszönni, hogy az 1882-es vasútervhez viszonyítva nem tudunk arról, hogy valakik ellenezték volna a vasút építését. Az

⁴⁰⁵ A székely vasút=*Székelyföld*, II. (1883. február 4.) 10. sz.

⁴⁰⁶ Ugron Gábor egy az országhatárig húzódó vasúthálózatot támogatott és már 1880-ban az Udvarhely vármegye képviselő bizottsági gyűlésén felvetette egy Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Zetelaka–Gyergyóalfalu–Békás-szoros helyi érdekű vasútvonal ötletét. Román Nemzeti Levéltár Hargita Megyei Kirendeltség, Csíkszereda. (A továbbiakban ROLHmKCs) Udvarhely vármegye képviselő bizottsági jegyzőkönyve. Fond 43. Leltári szám 166. 5. csomó 1880–45.

⁴⁰⁷ *Az első székely vasút tervezetének ismertetése*. Székelyudvarhely, 1885, k.n. 3.

⁴⁰⁸ Uo. 10.

⁴⁰⁹ Uo. 13–20.

1886. január 6-án tartott vármegyei értekezleten az engedményesek bemutatták tervüket és a jelenlevők elhatározták, hogy a vármegye 460 000 forinttal támogatja a vasútépítkezést.⁴¹⁰

Ugron Gábor és ifjabb Dániel Gábor, mint a vasútvonal engedményesei, 1886. április 12-én Budapesten szerződést kötöttek Kutlány János budapesti vállalkozóval a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal kiépítésére. Ugronék úgy tervezték, hogy a munkálatokat még 1886-ban elkezdik és 1887. június 1-re átadják a vonalat a forgalomnak.⁴¹¹

Az építési engedélyezési eljárás lassúsága miatt csak 1886. december 15-én adta ki a vasútépítési engedélyt Baross Gábor közlekedési miniszter.⁴¹² Az engedély elnyerését követően 1887. január 23-án Székelyudvarhelyen megtartották a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasút részvénytársaságának alakuló közgyűlését, amelyen a vállalkozásban érdekelteken kívül képviseltette magát Csík vármegye Mikó Bálint főispán és Becze Antal alispán által, illetve a részvényt jegyző községek egy-egy képviselővel. Az alakuló közgyűlésen megvitatták a részvénytársaság alapszabályzatát, kinevezték az igazgatósági és felügyelő bizottsági tagokat. A részvénytársaság elnökének id. Daniel Gábort, ügyvezető alelnöknek Török Albert Udvarhely vármegyei alispánt, alelnöknek Ugron Gábort választották meg.⁴¹³

A részvénytársaságot komoly feladat elé állította a közel egymillió forint értékű vállalkozás pénzügyi fedezetének előteremtése. Az építési okmányban 920 000 forint építési tőkét határoztak meg, amely azonban – mint később kiderült – nem volt elegendő. Az engedélyezett építési tőke a következőképpen oszlott meg: állami hozzájárulás 291 820 forint, ami 31,7%-ot jelentett, ebből 200 000 forint a postai szállítás és 91 000 forint a forgalmi eszközök támogatása. A törvényhatósági hozzájárulások összege 460 000 forint volt, ami 50%-ot képezett. A községek⁴¹⁴ és egyének hozzájárulása 41 000 forint vagyis 4,5%. Valamennyi hozzájárulás 792 820 forintot tett ki, ami a tényleges építési tőkének a 86,2%-át fedezte.⁴¹⁵ A maradék összeget kölcsön útján biztosították.

⁴¹⁰ Az első székely vasút=*Székely Nemzet*, IV. (1886. január 14.) 7. sz.

⁴¹¹ MOL. K. 173–935. csomó 3. tétel–1887–232. A csomó csak részben volt kutatható, mert a II. világháború idején találat érte.

⁴¹² MOL. K. 173–935. csomó 3. tétel–1887–232.

⁴¹³ MOL. K. 173–935. csomó 3. tétel–1887–7800.

⁴¹⁴ A levéltári forrásokból tudjuk, hogy 42 község 20 400 forint segély összeget szavazott meg a vasútra, a vonal kiépítéséig azonban az összegből 19 464 forintot még nem fizettek be a községek. Ezért 1889. augusztus 17-én Udvarhely vármegye törvényhatósága elhatározta, hogy a szükséges összeget a Magyar Leszámlító és Pénzváltó Banktól kölcsönben felveszi és tíz évi részletben 6%-os kamattal visszafizeti, az összeget pedig az illető községektől a vármegye beszedi. (ROLHmKCs Udvarhely vármegye képviselő bizottsági jegyzőkönyve. Fond 43. Leltári szám 166. 14. csomó 1888–62.

⁴¹⁵ Dobiecki, 1893. 128–129.

A vasútépítkezésekről beszámol id. Daniel Gábor. *„Nagy ünnepséggel megtörtént Székelyudvarhelyen 1887. tavaszán az első kapavágás, melyet követett a Kutlánya által adott népes és pazar bankett. (...) Folyt a munka. A sok munkás ellepte a vonalat, azonban a mi székelyeink a földmunkához nem lévén hozzászokva, a versenyt nem állották ki az olaszokkal és a Szeged vidéki kubikusokkal, így nagy része a munkát abbahagyta.”*⁴¹⁶ Akárcsak korábban a Magyar Keleti Vasút, majd később a székely körvasút építésénél, a helybéli lakosság az építkezéseken alig vett részt. Az építkezési vállalkozó által már kipróbált, tapasztalattal rendelkező munkáscsoportok érkeztek távoli vidékekről egy adott munkafázis elvégzésére. A székelység az építkezési anyagok fuvarozásában, a faanyag kitermelésében, vagy a talpfák készítésében vett részt.

A Héjjasfalva–Székelyudvarhely 36 km-es vasút mentén négy állomás létesült földszintes felvételi épületekkel Székelykeresztúron, Nagyalambfalván, Bögözben és Székelyudvarhelyen. A nyílt pályán 9 őrház készült és a részvénytársaság köteles volt üzleti távírdát is felállítani.⁴¹⁷

Az építkezés előrehaladását több tényező is lassította. *„A vállalkozó személyesen keveset ülvén Udvarhelyt emberei nem nagyon törődtek a munkálatokkal. Volt pedig elég mérnöke, pénztárnoka, titkára, stb., kik a nagy fizetéseket Udvarhelyen, a nyáron át pedig Homoród-fürdön vígságokra költötték. A vállalkozó azt híván, hogy emberei legszorgalmasabban dolgoznak külföldi fürdön töltötte nejével idejét. Aztán 1887 ősszén nyakra-főre kezdtek dolgozni, rövid nap, drága napszám mellett. (...) az indóház”*⁴¹⁸ *elhelyezésének kérdése sok vitára adott alkalmat, mert egy része a Botos utca*⁴¹⁹ *alsó végével Bikafalva felől átellenben akarta volna elhelyezni, a másik része a Felsősiménfalva*⁴²⁰ *felőli részre. Végre a miniszteri szakértők ezt fogadván el, a Küküllő áthelyezése, az iskola kertjében vezető híd és a költséges kisajátítás a pálya megnyújtása mintegy 100 000 forinttal növelték az építési költségeket. Később átláttuk, hogy jó helyre lett a pályaudvar elhelyezve, mert a vasút folytatásának előbb-utóbb be kell következnie és a más terv szerinti helyfekvésénél fogva sem lett volna alkalmas a pályaudvar megnagyítására, más felől a város terjeszkedése is ezen irányt követi.”*⁴²¹

A fenti visszaemlékezésből is kiderül, hogy a székelyudvarhelyi pályaudvar kijelölésekor figyelemmel voltak a vasút további folytatására, ezért azt a város északi

⁴¹⁶ Daniel kézirat, 248.

⁴¹⁷ MOL. K 173–935. csomó 3. tétel–1887–232.

⁴¹⁸ Itt a székelyudvarhelyi vasútállomás helyének kiválasztásáról van szó.

⁴¹⁹ Székelyudvarhely egyik legrégebbi főutcája, ma a Kossuth Lajos utca nevet viseli.

⁴²⁰ Székelyudvarhely északi peremfaluja volt a 19. század közepén.

⁴²¹ Daniel kézirat. II. kötet 249.

peremén helyezték el. Az udvarhelyi vicinális költségeit jelentős mértékben emelte a vállalkozó és a mérnökök hanyagsága. A vonal átadása ezért nem történt meg az 1887-es évben hanem majd csak a következő év tavaszán.



7.ábra. A székelyudvarhelyi vasútállomás 1888. március 15-én a vonal ünnepélyes átadásakor.⁴²²

A vasút műtanrendőri bejárása 1888. március 7-én történt meg. A vonal átadása ünnepélyes keretek közt 1888. március 15-én volt. A nagy napról az ellenzéki kolozsvári *Ellenzék* lap számolt be részletesen: „mikor a nemzet sok verejtékkel szerzett drága szabadságának 40 éves fordulóját ünnepelte: akkor a Keleti-Kárpátok tövébe húzódott székelyek Isten és Ugron Gábor jóvoltából kettős ünnepet ültek”.⁴²³ A lap természetesen az ellenzéki Ugron Gábor politikai szerepét emeli ki a vasút megvalósulása kapcsán, a későbbiekben is, elsősorban ellenzéki sajtótermékben a vonalat „Gábor úr vasútjának” nevezték.

A forgalomnak átadott vasútvonalon azonban még számos javításra és pótlásra volt szükség, így annak építési költségei az 1888-as év végéig 1 094 549 forint és 67 krajcárra emelkedtek. A részvénytársaságot 333 435 forint adósság terhelte.⁴²⁴ Mivel a részvénytársaság elsőbbségi részvényeket nem bocsátott ki, kénytelen volt a törzsrészvényekből befolyó összegén kívül a pálya építéséhez szükséges pénzt függő adósság

⁴²² Vofkori György székelyudvarhelyi történész gyűjteményéből.

⁴²³ Székely vasút=*Ellenzék* IX. (1888. március 20.) 67. sz.

⁴²⁴ MOL. K 229–317. csomó 9. tétel–1894–33074.

útján beszerezni, meglehetősen magas kamattal. A részvénytársaság a következő pénzügyi intézményektől vett fel kölcsönt:

Intézmény	%	Összeg (Ft.)
Kramer J. Bankház, Budapest	7,5	79 508,30
Magyar Országos Központi Takarékpénztár, Budapest	6,0	40 000,00
Székely Egyleti Első Takarékpénztár, Székelyudvarhely ⁴²⁵	8,0	14 700,00
Udvarhelymegyei Takarékpénztár, Székelyudvarhely ⁴²⁶	9,0	55 500,00
Kereskedelmi Bank, Budapest	6,0	70 000,00
Pesti Hazai Első Takarékpénztár, Budapest	6,5	50 000,00
Első Erdélyi Bank, Brassó	7,0	15 000,00
Leszámító és Pénzváltó Bank, Budapest	6,0	20 000,00
Összesen:		364 708,30

VI. Táblázat. Az Udvarhely vármegyei vasútépítkezésre hitelt adó pénzügyi intézetek.⁴²⁷

A fenti felsorolásból látható, hogy a helyi takarékpénztáraktól meglehetősen magas kamattal vettek fel pénzt. A két székelyudvarhelyi pénzügyi intézet élén Ugron Gábort és id. Daniel Gábort, vagyis a vasúti vállalkozásban részt válláló ifj. Daniel Gábor édesapját találjuk, feltehetően a magas kamat háttérében a két vállalkozó nyereszkesedési vágya állt.

A részvénytársaság, hogy a vonal forgalmát növelje, a MÁV engedélyével szállítási díjmérsékletet vezetett be: téglá, cserép, talpfa, puhafa, keményfa, tűzifa, kőszén, szentkeresztbányai vastermékek, ásványvíz, mész, gabona és bor szállítására. Brassóba oda és vissza, hogy az udvarhelyi vicinális a szekérforgalommal versenyezhesen, minden szállítási cikkekre kedvezményt adott.⁴²⁸ A MÁV kezelésébe került vasútvonal a segesvári osztálymérnökség⁴²⁹ irányítása alá került forgalmi szempontból.

A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal befejezése után Ugron és Daniel tárgyalásokat folytattak több éven keresztül, a vasút továbbépítése érdekében. Terveiken változtattak, mert időközben megépült a Marosvásárhely–Szászrégen közötti helyi érdekű vonal, ezáltal a nagy

⁴²⁵ Ugron Gábor által vezetett pénzügyi intézet, 1875-ben alakult, de a gondatlan kezelés miatt 1902-ben csődbe ment.

⁴²⁶ Elnöke id. Daniel Gábor és 1881-ben alakult.

⁴²⁷ MOL. K 229–317. csomó 9 tétel–1894–43471.

⁴²⁸ Uo.

⁴²⁹ A segesvári vasúti osztálymérnökség területi hatásköre többször változott, többnyire a Medgyes–Segesvár–Homoród és a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalakra terjedt ki. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy irodatiszt, egy díjnok, 9–10 pályafelvigyázó, 46–62 pályőr teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázói szakaszok helyek: Segesvár, Dános, Bene, Székelyudvarhely, Székelykeresztúr, Kacza, Erked, Héjjasfalva és Homoród. Osztálymérnökök: Horschetzky Sándor (1876–1895), Neszl Ede (1895–1896), Juczhoz később Juhó János néven (1896–1904), Gaál József (1904–1917) és Ambrus József (1917–1918). (Horváth, 2004. 111–112.)

székely körvasút terve⁴³⁰ egyre nagyobb támogatást nyert mind a minisztériumban, mind a maros-tordai, a csíki és a háromszéki vezetők körében. Ugronék korábbi tervében nem szerepelt Gyergyószentmiklós bevonása, ezért a marosnyírei⁴³¹ állomástól egy szárnyvonalat terveztek a Gyergyói-medence központjáig. Tudva, hogy a Gyimesi-szorosig terjedő vonal jelentős mértékben emelné a költségeket, az újabb tervből ezt a részt kihagyták, Csíkszentdomokostól viszont a vonal tovább folytatódott volna Csíkszeredáig. Ezzel is igyekeztek a befektetők Csík vármegye támogatását megszerezni, ami úgy tűnt, hogy sikerül, hiszen Csík vármegye az Ugron-féle terv mellé állt, és a vasút építési költségeire 700 000 forintot ajánlott fel törzsrészcsevények ellenében.⁴³²

A tervbe vett vasútnak a közigazgatási bejárása Lakatos Aladár miniszteri titkár vezetésével az 1888-as év februárjában és májusában történt meg. A bizottság jegyzőkönyvbe vette a létesítendő műtárgyakat, útátjárókat, a pályával párhuzamosan haladó utakat, és megnevezték, hogy a különböző állomások hol, mely szelvények között legyenek elhelyezve.⁴³³ A közigazgatási bejárást követően azonban a hadügyminisztérium kifejtette, hogy nem támogatja a Székelyudvarhely–Marosnyíre–Csíkszereda vonalat, e helyett előnyösebbnek tartja a Szászrégen–Brassó vonal kiépítését. A minisztérium képviselője azzal érvelt, hogy a tervbe vett vasútvonal egy gyéren lakott területen halad keresztül, ami hadászati szempontból nem előnyös.⁴³⁴ Baross Gábor miniszter és munkatársai azonban megfelelőnek látták a vonalterveket és nem tartották indokoltnak, hogy egy vicinális vonalat csupán azért ejtsenek el, mert az hadászati szempontból kevésbé fontos.⁴³⁵

Ugron Gábor a hadügyminiszternek küldött feliratában igyekezett megcáfolni annak érveit és rámutatott, hogy a Szászrégen–Gyergyószentmiklós közötti vasútvonal szintén gyéren lakott területen, nehéz terepen és emelkedővel haladna keresztül, ahol fán és kőn kívül más nincs. Ugron kiemelte, hogy az Udvarhely–Csík vármegyei vonal mentén csak magyarok élnek, míg a másik vonal mellett görög-keleti vallású, román népesség lakik, amelynek a

⁴³⁰ Marosvásárhely–Szászrégen–Maroshévíz–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó székely körvasút több szakaszban, 1909. október 28-ra épült kit teljesen, mikor átadták a forgalomnak az utolsó szakaszt Déda és Gyergyószentmiklós között.

⁴³¹ *Marosnyíre*=Marosfő csíkvármegyei település északi részét nevezik Marosnyírének vagy Alsó-Marosfőnek

⁴³² A felajánlással körül később vita alakult ki Csíkvármegye és a Kereskedelmi Minisztérium között 1895–1896-ban. A minisztérium követelte, hogy a vármegye váltsa be az akkor tett ajánlatát, míg a vármegye arra hivatkozott, hogy azt egy helyi érdekű vasútra tette törzsrészcsevények ellenében, nem pedig egy állam által épített vasútvonalra. A gazdasági helyzet pedig nem teszi lehetővé, hogy most ezt az összeget az államnak minden ellenszolgáltatás nélkül megtegye. MOL. K 229–509 csomó 2 tétel–1896–60438.

⁴³³ MOL. K. 229–317. csomó 3. tétel–1894–8282.

⁴³⁴ MOL. K 229–317. csomó 3. tétel–1894–10694.

⁴³⁵ MOL. K 229–317. csomó 3. tétel–1894–42489.

hozzállása egy orosz háború esetén kiszámíthatatlan.⁴³⁶ A határral párhuzamosan megvont vasútnál, ami a hadügyminiszternél érvként szolgált, szerinte sokkal fontosabbak a függvényesek, mert ezek inkább tudják biztosítani a visszavonulás vagy utánpótlás lehetőségét.⁴³⁷ Ugron az udvarhelyi vonalat pénzügyileg és technikailag 2 év alatt kivitelezhetőnek tartotta. Kijelentette, hogy *„a Szászrégen–Gyergyó és az Udvarhely–Csíkszeredai vonal két párhuzamos félkört ír le, melyből a szászrégeni a külső, tehát a hosszabb, az udvarhelyi a belső, tehát a rövidebb vonal. A geometriai igazság egyszersmind stratégiai igazság is.”*⁴³⁸

Ugron Gábor érveinek alátámasztása érdekében 1888-ban felkérte Stenkovitz Miklós mérnököt egy hatástanulmány készítésére. Stenkovitz számításai alapján a tervezett vonal érintett volna 2 várost és 67 községet, 735 678 holdnyi területet és 103 139 lakost. Statisztikai adatok alapján felmérte, hogy milyen áru- és személyforgalommal rendelkezne a vonal. Évente mintegy 55 361 vagon áruforgalommal számoltak.⁴³⁹ Stenkovitz Miklós számításainak volt realitásalapja, a későbbi marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamarai jelentésekben ennek a térségnek áruforgalmi adatai nem sokban különböztek a fenti adatoktól. A tervezett vonalnak három forgalmi központja lett volna: Székelyudvarhely, Gyergyószentmiklós és Csíkszereda. Az áruk általános menethosszát 55 km-ben határozta meg. Személyforgalom esetében évente 236 900 utassal számolt, minden lakosra 2–3 utast számítva. Az áru- és személyforgalomból származó jövedelmet évenként 1 023 000 forintban, az építendő vonal költségét 4 000 000 forintban állapította meg.⁴⁴⁰ Ez jóval olcsóbb volt, mint ahogy az első tervben szerepelt.

Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor számítva arra, hogy a mintegy 117,7 km vonal engedélyezési tárgyalása hosszabb időt vesz igénybe, kérték Baross Gábor minisztert, hogy hagyja jóvá a már Székelyudvarhelyig megépített vasút továbbfolytatását a mindössze 18 km távolságban lévő Ivóig. Összesen három állomást létesítettek volna: Fenyéd, Zetelaka, Ivó megállóhelyekkel. A tervet erre a vonalra szintén Stenkovitz készítette 1888 májusában. A vonal építési költségét 530 000 forintban határozták meg.⁴⁴¹

A Kereskedelmi Minisztérium elutasította Ugronék tervét, arra hivatkozott, hogy e vonalszakasz csak egy töredéke a székely vasútnak és erre külön nem hajlandó engedélyezési

⁴³⁶ Az 1880-as évek végén reális esélye volt egy orosz ellenes háborúnak a bulgáriai válság következtében.

⁴³⁷ A határral párhuzamosan megvont vasútvonal hátránya a függvényes vasútvonalak hiányában Székelyföldön az 1916-os román betörés alkalmával fog megmutatkozni.

⁴³⁸ MOL. K 229–317. csomó 3. tétel–1894–24289.

⁴³⁹ MOL. K 229–317. csomó 3. tétel–1894–32295.

⁴⁴⁰ Uo.

⁴⁴¹ Uo.

tárgyalást kezdeményezni.⁴⁴² Ugron Gábor és társai, 1888. augusztus 13-án, Budapesten újabb tárgyalásokat folytattak, ahol megkapták az előmunkálati engedélyt, de felkérték őket, hogy az építési terveket 6 hónap alatt adják le és a vonalat 3 év alatt építsék ki.⁴⁴³ A kötelezettségek megvalósítását bizonytalanná tették a már megépült vasútvonal pénzügyi gondjai, valamint Háromszék vármegye azon döntése 1888. december 29-én, hogy mivel megindult a Brassó–Kézdivásárhely vasútvonal kiépítése, nem támogatja Ugronék tervét és inkább a székely körvasút mellett foglaltak állást.⁴⁴⁴

Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor, hogy továbbra is versenyhelyzetben maradjanak, 1890. február 22-én⁴⁴⁵ a Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalrészre egy éves előmunkálati engedélyt kértek, amit meg is kaptak. Tárgyalásokba kezdtek a frankfurti Erlanger bankházzal, amely ígéretet tett, hogy a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút befejezése után a bankház foglalkozik az általuk tervbe vett vonalnak a pénzügyeivel.⁴⁴⁶ Az Erlanger bankház mérnökei 1890-en nyarán bejárták a tervezett vonal legnehezebb részeit Zeteleka és Gyergyóújfalu között.⁴⁴⁷ Ugron és a bankház közti kapcsolat további alakulásáról nincsenek adataink.

Időközben a Kereskedelmi Minisztérium 1890-ben felkérte a MÁV igazgatóságot, hogy mérje fel, hol volna lehetséges új vasúti csatlakozási pontok létesítése Románia irányába. A MÁV igazgatósága csatlakozási pontokként a Vulkán, Vöröstorony és a Gyimes-szorost nevezte meg. Az utóbbi esetében elképzelhetőnek tartották, hogy a kiindulási pont a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalból létesüljön.⁴⁴⁸ Nemzetközi egyezmény keretében 1891-ben megállapodás született Romániával, hogy két új vasúti csatlakozási pont fog létesülni, egyik a Gyimes- a másik a Vöröstorony-szorosnál. Az 1891. évi XL. törvénycikkben jóváhagyott szerződés arra kötelezte a két országot, hogy ezeket a csatlakozási pontokat 1897. november 17-ig kiépítse.⁴⁴⁹ A székelyföldi vasútépítkezések megkezdése csupán idő kérdése volt. A kormány kezdetben nem zárta ki a magánkezdeményezést, azonban mindössze annyi történt, hogy 1892. július 28-án Ugronék előmunkálati engedélyét újból meghosszabbították.⁴⁵⁰

⁴⁴² MOL. K 229–317. csomó 3. tétel–1894–25864.

⁴⁴³ MOL. K 229–317. csomó 3. tétel–1894–39785.

⁴⁴⁴ MOL. K 229–317. csomó 9. tétel–1894–29733.

⁴⁴⁵ MOL. K 229–317. csomó 2. tétel–1894–12944.

⁴⁴⁶ MOL. K 229–317. csomó 2. tétel–1894–48972.

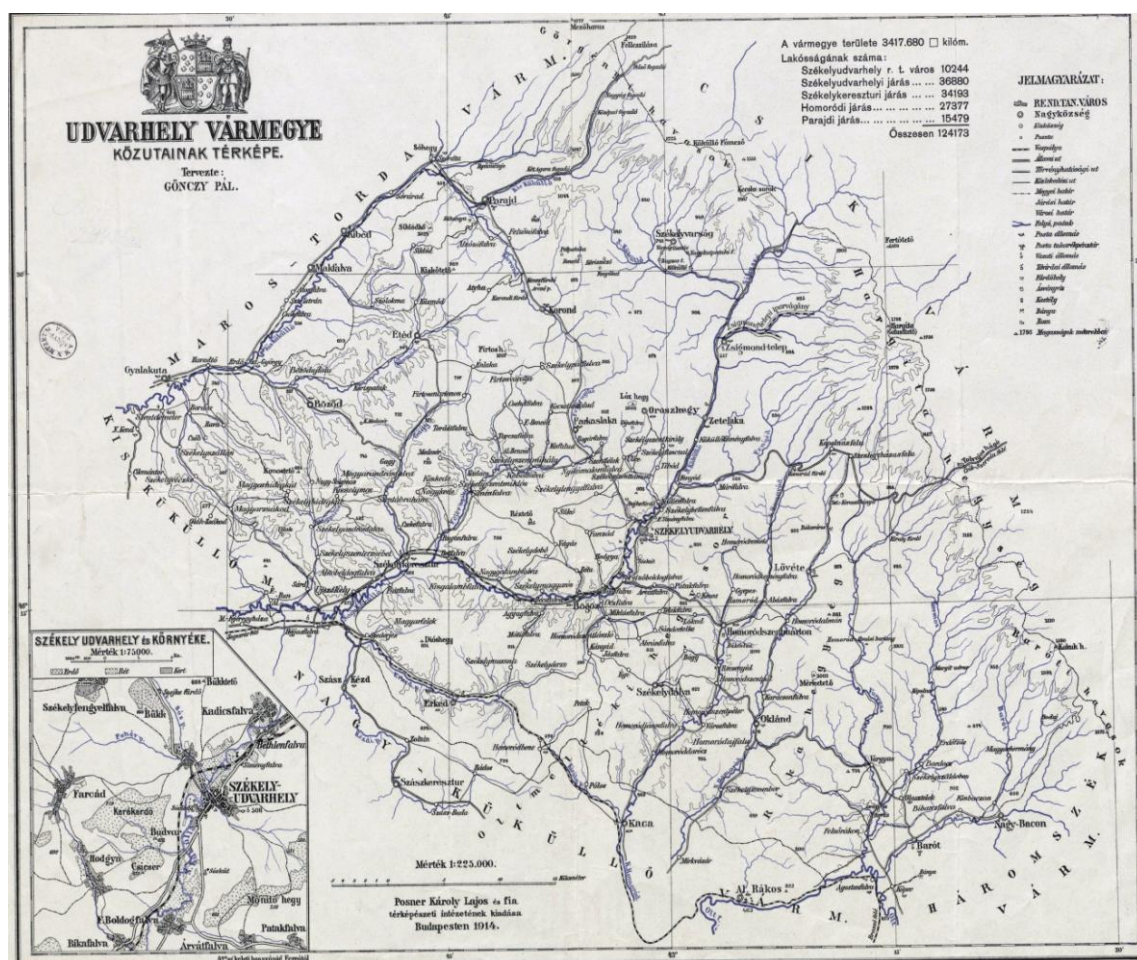
⁴⁴⁷ A zeteleka–gyergyóújfalvi=*Csíki Lapok*, II. (1890. augusztus 13.) 34. sz.

⁴⁴⁸ MOL. MÁV. Igazgatóság Bizalmas iratok Z. 1524–1 doboz 1890–88734.

⁴⁴⁹ *Magyar Törvénytár 1889–1891. évi törvénycikkek.* (szerk. Márkus Dezső) Budapest, 1897, Franklin – Társulat. 499–510.

⁴⁵⁰ MOL. K 229–317. csomó 2. tétel–1894–79479.

Ugronék terve 1893 májusában még napirenden volt, tárgyalásokat folytattak a Kereskedelmi Minisztériumban. Az újabb számítások szerint a Székelyudvarhely–Marosnyire–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalszakasz, 183,5 kilométerével, mintegy 7 millió forintba került volna, kilométerenként 38 147 forintba.⁴⁵¹ Ugronéknak 350 000 forint biztosítékot kellett volna letenniük az építkezési engedély kiadása előtt.⁴⁵² Rövid időn belül kiderül, hogy Ugronék még a szükséges biztosíték lefizetésére sem rendelkeznek elegendő pénzzel. Az általuk kidolgozott terv egyre inkább háttérbe szorult. Időnként az Ugron-féle tervet az utókor elővette, Udvarhely és Csík vármegye közti vasútvonal megépítésére azonban sohasem került sor.



8. ábra. Udvarhely vármegye infrastruktúrája 1914-ben.⁴⁵³

⁴⁵¹ Az Arad–körösvölgyi vasút kilométerként 15 000 forint, a szamosvölgyi vasút kilométerként 21 és 25 000 forint, a Nagyvárad–Belényes–Vaskóhi vasút kilométerként 21 000 forintba került. (Dobiecki, 1893. 115.) Tehát az 1880-as években épült erdélyi helyi érdekű vonalakhoz képest Ugronék vasútterve drága volt, de ha az nézzük, hogy az állam által épített Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Csíkgyimes vonal km-re 166 ezer forint volt akkor azt mondhatjuk, hogy nagyon olcsó volt a felajánlott építési ár. (Horváth, 1996. 191)

⁴⁵² MOL. K 229–316. csomó 2. tétel–1894–52582.

⁴⁵³ Országos Széchényi Könyvtár. Térképtár, ST, 66. TM 2584.

III. 2. 3. A háromszéki vicinális építéstörténete

A háromszéki térségnek a vasúthálózatba való bevonása már a korai tervekben megjelent, mert a vármegye területén fekvő Ojtoz vagy Bodza szorosokon keresztül képzeltek el a magyar és a román vasúthálózat csatlakozását. Széchenyi István által kidolgozott Kárpát-medencei vasútvonal-tervben az erdélyi fővonal a háromszéki Ojtoz-szoroson hagyta volna el Erdélyt és haladt volna keleti irányba a dunai és a Fekete-tengeri kikötők felé. Az abszolutizmus korában és a kiegyezést követő első években megjelenő vasútervek összhangban voltak abban a tekintetben, hogy Brassó irányába haladjon a fővonal, de hogy a Tömös-hágón, Ojtoz- vagy esetleg a Bodza-szoroson hagyja el az ország területét, már vita tárgyát képezte.

A kiegyezést követően mind a Mikó tervben, mind az angol Waringnak kiadott vasútépítési engedélyben megtalálható az Olt mentén kiépülő mellékvonal terve. Az 1870-es években, mint ahogy korábban is láttuk, erőteljes versengés volt a háromszéki és a brassói térség között, hogy az Ojtoz-, Bodza- vagy a Tömös-szoroson keresztül valósuljon meg a magyar–román vasúti csatlakozás. A Brassó–Predeal vasút átadását követően a háromszéki térség csak mellékvonalak kiépítésében reménykedhetett.

A Magyar Keleti Vasút Segesvár–Brassó vonalszakasza Udvarhely és Háromszék vármegyék szomszédságában haladt el. Az udvarhelyi térség számára, mint ahogy már említettük, a héjjasfalvi, a háromszéki vármegye számára az ágostonfalvi, a földvári és a brassói állomások jelentették a vasúti csomópontokat.

A háromszéki vasút megépítésének szükségessége a 19. század 70-es éveinek a végén egyre erőteljesebben jelentkezett. A különböző tervekről és elképzelésekről a közvélemény a helyi sajtóból értesülhetett. A Sepsiszentgyörgyön megjelenő *Nemerében*, majd a *Székely Nemzetben* több közlemény is megjelent a vasút szükségességéről. Általánosan elfogadott cél volt, hogy olyan vasút épüljön, amely érinti a vármegye mindkét városát, Sepsiszentgyörgyöt és Kézdivásárhelyt. Helyi szinten Pótsa József háromszéki főispán irányításával több alkalommal rendeztek tanácskozást a vasút ügyében. Pótsa József elnöklétével Vasúti Bizottság alakult, amely tárgyalásokat folytatott a vasúti előmunkálatot kérő személyekkel.⁴⁵⁴

⁴⁵⁴ *Háromszék vármegye emlékkönyv Magyarország ezredéves fennállása ünnepére*. Sepsiszentgyörgy, 1899, Jókai-Nyomda-Részvénytársulat. 282. (továbbiakban: Háromszék, 1899.)

A közlekedési minisztérium – mint ahogy az alábbi táblázatban is láthatjuk – 1888 februárjában összehasonlító kimutatást készített az erdélyi, érvényes előmunkálati engedéllyel rendelkező személyekről és terveikről.⁴⁵⁵

Engedélyt kérő személyek	Vasútvonal-tervek
<i>Báró Huszár Károly</i>	Szászrégen–Maroshévíz–Gyergyótölgyes. Szászrégen–Görgény-völgye–Ditró–Tölgyes. Maroshévíz–Ditró–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó. Sepsiszentgyörgy–Földvár. Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely.
<i>Ugron Gábor–Daniel Gábor</i>	Székelyudvarhely–Csíkszereda–Szépvíz–Gyimes. Ditró–Csíkszereda. Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó. Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely–Ojtoz.
<i>Gustav Thälmann</i>	Alvinc–Nagyszeben–Talmács–Fogaras. Nagyszeben–Resinar. Nagyszeben–Nagydisznód.
<i>Gróf Nemes János</i>	Brassó–Zernyest–Volkán. Brassó–Prázsmár–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda. Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely–Sósmező. Brassó városon keresztül Hosszúfaluig. Brassó–Keresztényfalva–Volkensdorfi bányák.

VII. Táblázat. Az 1888-as év erdélyi helyi érdekű vasutak előmunkálati engedélyeseinek listája

A fenti tervek közül Nemes János tervezete képviselte leginkább a háromszéki érdekeket. Róla érdemes megjegyezni, hogy a Magyar Keleti Vasút Ágostonfalva és Brassó közti vonalszakasz földmunkálatainak volt egyik vállalkozója 1872–1873 között.⁴⁵⁶ Így feltételezhetjük, hogy gróf Nemes Jánosnak ismeretei voltak a vasútépítkezésről és kapcsolatai is lehettek az illetékes állami intézményekkel. Nemes Jánosnak sikerül megnyernie a kolozsvári Horovitz Sámuel támogatását, akinek voltak tapasztalatai a helyi érdekű vasutak ügyében, mint a Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasutak igazgatója. A Közlekedési Minisztériummal való tárgyalásokat gróf Nemes János Horovitz Sámuelre bízta.⁴⁵⁷

A minisztérium a Nemes-féle tervezetet a napirenden lévő vonal-tervek egy részének tekintette. „A tervezetek felsorolásából kitűnik, miszerint a báró Huszár és az Ugron féle

⁴⁵⁵ MOL K. 229–177. csomó 17. tétel–1888–3294. (Lásd a 8. számú mellékletet.)

⁴⁵⁶ A brassói vasútvonalnál=Erdély, I (1871. október 12.) 33. sz.

⁴⁵⁷ MOL K 229–177. csomó 17. tétel–1887–31522.

*tervezetek tekinthetők oly egységes tervezetekül melyek Maros-Torda, Csík, Háromszék és Udvarhely megye által szem előtt tartott összes érdekeket kielégíteni törekszenek, miért is a két fél tervezet verseny-tervezet jellegével bír (...). A gróf Nemes János tervezet ellenben a Huszár és Ugron terv egy részét öleli csak fel s azok megvalósulása esetén önmagától elesik s ezen tervezet kifolyása iránt tekinthető az érdekelt törvényhatóságokban lábra kapott azon felfogásnak mely szerint minden egyes törvényhatóság feladata volna a kapcsolatos hálózatának a reá eső darabját a többiekkel összefüggőleg vagy esetleg azoktól függetlenül megépíteni.*⁴⁵⁸

A minisztérium kiadhatónak találta az előmunkálati engedélyt a Nemes-féle tervre, de ekkor még a Huszár vagy az Ugron vasúthálózat-terveket látta megvalósíthatónak. A minisztérium vizsgálta az is, hogy melyik ponton létesülhet Moldvával vasúti összeköttetés, itt leginkább a tölgyesi vagy a gyimesi csatlakozási pontok lehetősége merült fel. A minisztérium számításai alapján Budapesttől kiindulva a tölgyesi csatlakozás volna a legrövidebb 688 km, míg a gyimesi 779 km. Számoltak azzal, hogy Románia feltehetően a gyimesi csatlakozási pontot támogatja, mert számára az volna a rövidebbik vonal. E két vasúti csatlakozási pont kérdése azért is került napirendre, mert időközben megindultak az építkezések a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasútvonalon és amint korábban látható volt, ezt a vonalat egy nagyobb vasútépítési terv első szakaszának gondolták a kortársak. A Közlekedési Minisztérium is elképzelhetőnek tartotta, hogy a kiépülő Székelyudvarhely–Marosnyíre–Csíkszereda vasút valamelyik pontjáról induljon ki a moldovai román vasutakkal csatlakozó fővonal, majd ebből később vasútvonalak épülnének ki Sepsiszentgyörgy és Maroshévíz irányába. A Nemes-féle tervezet megvalósítását így a leginkább az Ugron-féle vasúttervtől tették függővé.

A háromszéki vasút létesítésének ügyében azonban újabb és újabb lépések történtek mind helyi szinten, mind a Kereskedelmi Minisztériumban. A Nemes János-féle vasútvonal terv mellé nemcsak a háromszéki, hanem a brassói gazdasági elit is felsorakozott, és elvetették a Huszár és Ugron-féle vasúttervezetek támogatását. A Nemes-féle vasút irányával azonban nem mindenki volt megelégedve. A Háromszék vármegyei törvényhatósági bizottmányának ülésén 1888. június 2-án többen kifogásolták, hogy a vonal óriási kanyarokat tesz Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely között.⁴⁵⁹ Ellenvéleményüket a Közlekedési Minisztériumnak is felterjesztették. A minisztérium válaszából kiderül, hogy a vasútvonal

⁴⁵⁸ Uo.

⁴⁵⁹ MOL K. 229–177. csomó 17. tétel–1888–30777.

pontos iránya ekkor még nem volt eldöntve. A cél az volt, hogy a vonal minél népesebb területet érintsen.⁴⁶⁰

Nemes János és társai 1888 novemberében felterjesztették a minisztériumnak a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút és a Brassó–Hosszúfalu gőzmozdonyú közúti vasút⁴⁶¹ pontos tervét és annak műszaki jelentését. A vasút szükségessége mellett a következő érveket hozták fel: a gazdaságilag elmaradt, de természeti kincsekben gazdag Háromszék megsegítése, Brassó város válhatna e térség igazi gazdasági központjává, a már itt létező gyáripár és a Háromszékben lévő nyersanyag lelőhelyek között megteremtődne a közvetlen kapcsolat. Keresztényfalva és Kézdivásárhely szeszgyárai könnyebben tudnák értékesíteni termékeiket. A Romániával való vámháború következtében piacát elvesztő háromszéki kis- és háziipar előtt új lehetőségek nyílnának meg. A brassói gőzmozdonyú közúti vasút négy csángó falut érintene 18–20 ezer magyar lakossal, akik kapcsolatba kerülnének Brassóval és rajta keresztül a többi magyar helységgel. A vasút által könnyebben lehetne értékesíteni Háromszék és Hétfalu eddig megközelíthetetlen erdőségeit. A székely fürdők, Előpatak, Tusnád és Kovászna is elérhető közelségbe kerülnének. Stratégiai szempontból lehetővé válna a határmenti területek könnyebb megközelítése.⁴⁶² Nemes János 1888 végén kérte Baross Gábor minisztert, hogy rendelje el a vonal közigazgatási bejárását és az engedélytárgyalás megindítását. Bejelentette, hogy megszerezte Maurer Viktor, a brassói Első Erdélyi Bank igazgatójának, Ádám Károly ügyvédnek és Horovitz Sámuel kolozsvári vállalkozónak támogatását.⁴⁶³ A minisztérium képviselője, Dobiecki Sándor is elviekben elfogadhatónak tartotta a tervezetet.⁴⁶⁴ Érdeemes megjegyezni, hogy Dobiecki 1887-ig a brassói állomás főnöke volt és ezt követően került a minisztériumba így nem kizárt, hogy ő maga is lobbizott a vasút érdekében.⁴⁶⁵

Az erdélyi vasútépítés történetében egy ritka eseményre került sor a Barcaságban. Bácsfalu, Türkös, Csernátfa és Hosszúfalu lakossága tiltakozott a vasút ellen. Erről a tiltakozásról feliratban számolt be a Brassó vármegyei alispánja Baross Gábor miniszternek. A falvak lakosságát a négy falu és Brassó közötti fuvarozással foglalkozó személyek bujtogatták fel a vasút ellen. Sikerült a lakosság jelentős részével elhitetni, hogy a vasút megsemmisítené a helyi lakosság kereseti forrását. A fuvarosok attól féltek, hogy a vasút

⁴⁶⁰ Uo.

⁴⁶¹ Közúti vasútnak a települések belterületén, többnyire az útburkolatba fektetett vágányokon közlekedő, helyi forgalmat lebonyolító vasutakat nevezték.

⁴⁶² MOL K 229–177. csomó 17. tétel–1888–54409.

⁴⁶³ Uo.

⁴⁶⁴ Uo.

⁴⁶⁵ Kinevezés=Brassó, III. (1887. április 9.) 41. sz.

megépítésével tönkremegy vállalkozásuk.⁴⁶⁶ A tiltakozási akciók a vasút építésével megszűntek.

Háromszék vármegyében nem került sor hasonló tiltakozásra, de több település elégedetlensége a tervezett vonal irányával továbbra sem szűnt meg. A vonal vezetésével nem voltak megelégedve a Feketeügy jobb partján lévő települések, amelyek a helyi sajtó oldalain fejezték ki elégedetlenségüket. Kijelentették, hogy Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely között a legrövidebb vonal a Feketeügy jobb partján tudna megvalósulni, e helyett a vonal vezetése bal parton történik, így a vonal jelentős kanyarulat után tart Kézdivásárhelynek. A folyó bal parti vezetése mellett szolt, hogy itt voltak találhatóak Orbai szék legjelentősebb települései, mint például Kovászna, Barátos, valamint kitermelésre alkalmas hatalmas erdőségek. Horn Dávid faipar vállalkozó 10000 forint értékű részvényjegyezést ígért, ha minél közelebb kerül a vasútvonal a papolczi erdőségekhez.⁴⁶⁷ Horn Dávid számára kulcsfontosságú kérdés volt, hogy hol halad a vasútvonal, hiszen ekkor vette kezdetét gyulafalvi, kommandói faipari telepeinek kiépítése.⁴⁶⁸

A közlekedési minisztérium kérésére Horovitz János részletes tervekkel készített a vonalról. A sepsiszentgyörgyi állomás elhelyezésénél figyelembe vették a vasút tovább folytatásának lehetőségét Csíkszeredáig. Kézdivásárhelyen az állomást a város déli részére tervezték, hogy ne kelljen épületeket bontani és városi belterületek kisajátítani.⁴⁶⁹

Nemes János és támogatóinak eredményes munkáját jelzi, hogy 1889. február végén és márciusának elején Baross miniszter rendeletére megtörtént a háromszéki vasútvonal közigazgatási bejárása és majd pontosították a vonal irányát.⁴⁷⁰ A vasút morfológiai hatása megmutatkozott Brassó városának belterületén. A város területén megépülő közúti vasút miatt új utcákat nyitottak és a Klastrom utcában lévő diadalkaput, mivel az a vonal útjába esett, a városi tanács hosszas vita után lebontotta.⁴⁷¹

Az engedményesek 1890. január 19-én feliratban tudatták a minisztériummal, hogy sikerült megállapodniuk a vasút finanszírozása tárgyában a majnafrankfurti Eisenbahn-Rentenbank (Vasúti Hitel Bank) csoporttal.⁴⁷² A vasútépítést finanszírozó frankfurti Erlanger

⁴⁶⁶ MOL K 229–177. csomó 17. tétel–1889–24108.

⁴⁶⁷ Uo.

⁴⁶⁸ Még egyszer a háromszékmegyei vasútügy és az iparfejlesztés=*Székelly Nemzet*, VII. (1889. január 15.) 9. sz.

⁴⁶⁹ A brassó–háromszéki vasút=*Székelly Nemzet*, VII (1889. január 3.) 2. sz.

⁴⁷⁰ A brassó–háromszéki vasút=*Székelly Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

⁴⁷¹ A klastrom-utca kapuja=*Székelly Nemzet*, VII. (1889. december 15.) 194. sz.

⁴⁷² MOL K 229–177. csomó 17. tétel–1890–4645.

und Söhne és Gebrüdes Sulzbach, illetve a bécsi Landerbank és Wiener Bankverein bankházakkal 1890. február 7-én az engedélyesek aláírták a szerződést.⁴⁷³

Az engedélyesek helyett a finanszírozó cégek 1890. március 11-én letették a 150 000 forint biztosítékot és ezzel megnyílt az út az építési engedély elnyerése előtt.⁴⁷⁴ Az uralkodó 1890. április 8-án szentesítette a vasút építési engedélyokmányát. Majd 1890. április 14-én Baross Gábor miniszter a vasút engedélyezését bejelentette a képviselőházban is.⁴⁷⁵ A Brassó–Háromszék Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság megalakulására és annak alapszabályzatának elfogadására 1890. május 1-jén került sor.⁴⁷⁶ A részvénytársaság elnöke gróf Nemes János lett, a frankfurti bankokat Gerhárdt Gusztáv⁴⁷⁷ budapesti vasúti igazgató képviselte. Az igazgatóságban a székelyföldi elit több tagja is bekerült, mint Pótsa József, a vármegye ispánja, Szentkereszty Béla báró, vagy Ugron Gábor udvarhelyi politikus és a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal engedélyese. A helyi érdekű vasúttársaság alaptőkéjét 4 008 800 forintban határozták meg, ennek megszerzésére 14 444 darab, egyenként 200 forint értékű elsőbbségi részvényt és 5 600 darab egyenként 200 forint értékű törzsrészvényt bocsátottak ki.⁴⁷⁸ Az összes elsőbbségi részvényt 2 888 800 forint értékben a „Von Erlanger und Söhne” és a „Gebrüder Salzbach” frankfurti cégek vásárolták meg. A vasút kiépítését a német bankok mellett a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank és Arnold Leó mainzi cég vállalta el.⁴⁷⁹

A vasútvonal építési engedélyeit a minisztérium nem egyszerre, hanem kisebb vonalszakaszokban adta ki: a Brassó–Zernyest vonalra 1890. május 11-én, a Brassó–Sepsiszentgyörgy vonalra 1890. június 29-én, a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalra 1890. október 9-én. Az engedélyesek kötelezték magukat, hogy a vonalat 2 év alatt kiépítik.⁴⁸⁰ A vasútvonal összhossza 119,2 km, ebből a Zernyest–Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely fővonal 101,2 km, míg a Brassó–Hosszúfalú szárnyvonal 18 km hosszú. A vonalak szabványos nyomtávval egy vágányra épültek ki. A fővonalon 40 km, míg a szárnyvonalon 30 km óránkénti sebességgel közlekedhettek a vonatok.⁴⁸¹ A vasútépítéshez

⁴⁷³ MOL. K 229–177. csomó 17. tétel–1890–26294.

⁴⁷⁴ MOL. K 229–176. csomó 17. tétel–1890–15256.

⁴⁷⁵ MOL. K 229–176. csomó 17. tétel–1890–23028.

⁴⁷⁶ MOL. K 229–177. csomó 17. tétel–1890–26294.

⁴⁷⁷ Gerhárdt Gusztáv (1848–1911) német származású vállalkozó. A MÁV elnök igazgatója, ő szervezte meg a MÁV Nyugdíj és Segélyalapját. Híres műgyűjtő.

⁴⁷⁸ MOL. K 229–177. csomó 17. tétel–1890–26294.

⁴⁷⁹ A brassó–háromszéki vasút=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 6.) 71. sz.

⁴⁸⁰ MOL. K 229–177. csomó 17. tétel–1892–65382.

⁴⁸¹ A brassó–háromszéki vasút=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

szükséges acélsínek és köt-anyagok a Szabad Osztrák-Magyar Államvasút társaság resicai és az aninai gyáraiban készültek.⁴⁸²

Az építkezési vállalkozó, a mainzi Arnold Leó, a vasútvonal építését szakaszokra osztotta és alvállalkozókra bízta, akik nagyrészt magyar állampolgárok voltak, de volt két német és egy olasz köztük. Néhány olasz kőműves és kőfaragó, valamint cseh földmunkás kivételével az összes többi munkás belföldi származású volt. A fa- és kőanyag szállítása brassói, háromszéki és más szomszédos vármegyei vállalkozókra volt bízva. A vasútépítés alkalmával közel 2000 munkás talált foglalkozást.⁴⁸³

A vasútvonal építése 1890-ben kezdődött el, ebben az évben földmunkálatokat végeztek, a területek egy részét kisajátították. A zernyesti vonalon elkészült a vasúti töltés, építették a prázsmári, sepsiszentgyörgyi állomást és a kökösi hidat.⁴⁸⁴ A munkálatok egyes helységeken nem várt akadályokba ütköztek azáltal, hogy a helyi lakosság ellopta a vasúti mérnökök műszereit.⁴⁸⁵ Átmenetileg a zernyesti cellulose gyár⁴⁸⁶ is akadályokat gördített az építés elé, azzal, hogy elhúzódtak a tárgyalások a vasúti részvénytársasággal, a tarifa kérdésében.⁴⁸⁷ A munkálatok ténylegesen csak 1891-ben gyorsultak fel, az első mozdony 1891. június 19-én érkezett a sepsiszentgyörgyi állomásra, de még csak építkezési anyagot szállított: „*Jön a gőzös, megy a gőzös Brassóba s az első tűzes paripa tüszkölve, dohogva, szörnyűséges sípolás közepette tegnap délután rohant be a sepsiszentgyörgyi vasúti állomáshoz. (...) nagy volt az öröm Izraelben, hogy az első székely vasút vágányain valahára vonat dübörög*” – írta a *Székely Nemzet*.⁴⁸⁸ 1891. július 27-én megtartották a Feketeügy folyón átvezető kökösi híd próbáját. A 60 méter hosszú háromnyílású híd volt az első vasrácsos híd Háromszék megyében.⁴⁸⁹ A sepsiszentgyörgyi állomás az Olt bal partján, az Eprestatón épült meg a város peremterületén.⁴⁹⁰

A Brassó–Sepsiszentgyörgy vonalszakasz műtanrendőri bejárására 1891. október 10-én került sor. A bizottság megvizsgálta a vasútvonal legjelentősebb műépítményeit, állomások épületét, az 50 méter hosszú Tömös hidat, és a 60 méter hosszú kökösi hidat. A bizottság tagjait mindenütt ünneplő közönség fogadta, beszédek hangzottak német és magyar nyelven.

⁴⁸² MOL. K 246–15. csomó 1888. Brassó–Háromszéki helyi érdekű vasút

⁴⁸³ MOL. K 229–94. csomó 70. tétel–1891–52445.

⁴⁸⁴ Drága a munkás=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. október 18.) 161. sz.

⁴⁸⁵ A brassó–háromszéki helyi érdekű vasutak=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

⁴⁸⁶ A zernyesti gyár 1890 tavaszán kezdte el működését. A Brassói Kereskedelmi és Iparkamara jelentése *kerületének közgazdasági viszonyairól az 1890-ik évben*. Brassó, 1891, Brassói Kereskedelmi és Iparkamara. 56.

⁴⁸⁷ A brassó–háromszéki helyi érdekű vasutak=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

⁴⁸⁸ Me-hett!=*Székely Nemzet*, IX. (1891. június 20.) 94. sz.

⁴⁸⁹ Hídpróba=*Székely Nemzet*, IX. (1891. augusztus 1.) 117. sz. 3.

⁴⁹⁰ A háromszéki vasúton=*Székely Nemzet*, IX. (1891. augusztus 23.) 129. sz.

A sepsiszentgyörgyi állomáson „nagyszámú közönség várt az érkező vonatra, mely délben 12 óra 10 perckor robogott be koszorúkkal és virágfüzérékkel ékítve a zöld gallyakkal szépen feldíszített állomáshoz, hol nemzeti lobogókkal dekorált, cserlombokból készített diszkapun át jött be az első vonat.”⁴⁹¹

A vasútvonal Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely szakaszán időközben erőteljesen folytak a munkálatok, a télies időjárás ellenére. 1891. október 14-én megérkezett az első mozdony Kézdivásárhelyre, Magyarország akkori vasúthálózatának legkeletibb pontjára.⁴⁹² „Kézdivásárhely város határán emberek bámulatára és lovak rémületére naponkint végéig dübörög a gőzmasina, szaporán szállítva az épületanyagot és kavicsot. (...) naponkint sokan bámulják meg a füstös szörnyeteget, valóságos búcsújáró-hely az állomás.”⁴⁹³ A vonal műtanrendőri bejárására 1891. november 27-én került sor Gyöngyössy János miniszteri tanácsos vezetése alatt. A bejáró bizottságot mindenütt ünneplő tömeg fogadta.⁴⁹⁴ A vonalat a forgalom előtt november 30-án nyitották meg. A kormányt, gr. Bethlen András földművelésügyi miniszter és az eredeti terv szerint Baross Gábor kereskedelmi miniszter képviselte volna, az utóbbi helyett végül Lukács Béla államtitkár volt jelen a vasút megnyitásán.⁴⁹⁵

Kézdivásárhelyen az ünnepi beszédet Dobay János rendőrkapitány mondta. A beszédben ismételten felsejlett a székely társadalom vágya a vasútvonalra, de a jövő bizonytalansága is, hogy mit hoz számukra a vonat. „... a dübörgő gőzparipa hátramaradó füstje jelzi az utat, melyet a haladókor, a civilizáció szűz földünkön nyitott. Az egyszerű szántó-vető az új csodának nézi a füstjét, hallja hangját, szíve meg dobban, nem tudja, hogy jót-e vagy rosszat várjon tőle, de egy titkos sejtelem azt súgja neki, hogy egy újkor küszöbén áll.”⁴⁹⁶ Kézdivásárhelyen a vasút megnyitása alkalmából kiállítást szerveztek a helyi ipari termékekből, amelyet meglátogattak a kormány képviselői.⁴⁹⁷

A fővonal Zernyest–Brassó szakasza 1891. június 23-án, a Brassó–Sepsiszentgyörgy 1891. október 11-én, végül a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal 1891. november 30-án került átadásra a forgalomnak.⁴⁹⁸ Mindhárom vonalszakasz több héttel a határidő előtt készült

⁴⁹¹ A háromszéki vasút megnyitása=*Székely Nemzet*, IX. (1891. október 11.) 157. sz.

⁴⁹² Vasutunk mentén=*Székelyföld*, XI. (1891. október 15.) 83. sz.

⁴⁹³ Vasutunk=*Székelyföld*, X. (1891. október 22.) 85. sz.

⁴⁹⁴ A háromszéki vasút műtanrendőri bejárás=*Székely Nemzet*, IX. (1891. november 28.) 184. sz.

⁴⁹⁵ A háromszéki vasút=*Székely Nemzet*, IX. (1891. december 1.) 186. sz.

⁴⁹⁶ Vasutunk megnyitása=*Székelyföld*, X. (1891. december 3.) 97. sz.

⁴⁹⁷ A háromszéki vasút=*Székely Nemzet*, IX. (1891. december 3.) 187. sz.

⁴⁹⁸ MOL. K 229–177. csomó–17. tétel–1892–65382.

el. A megnyitást követően napi két vonatpár közlekedett Brassó–Kézdivásárhely között, a vonatok menetideje 3 óra 23 perc volt.⁴⁹⁹ A háromszéki vicinális legfontosabb adatai:

A *Brassó–Zernyesti vonal* 25,547 km hosszú, halmos vidékű pálya jelleggel bírt, nagy része emelkedésben és esésben feküdt. A vonalon 21 darab híd és átereszt épült, amelyek közül egy 30 és egy 60 méteres híd létesült. A felépítményhez 23,6 kg súlyú acélsíneket alkalmaztak. Brassó–Bertalan kiágazási és Zernyest végállomás közt két közbelső állomás létesült: Keresztényfalva és Barca-Rozsnyó, valamint Ó-Tohán nevezetű megállóhely. A nyílt pályán 5 őrház és 36 útátjáró készült.⁵⁰⁰

A *Brassó–Hosszúfalu szárnyvonal* a MÁV Brassó–Bertalan állomásból kiindulva a 41-ik szelvényénél kétfelé ágazott. Az egyik elágazás a MÁV brassói állomására vezetett, míg a másik a Tömös mentén haladva Derestyén át Hosszúfalunál végződött. A vonal hossza 16,516 km hegyi pálya jelleggel bírt.⁵⁰¹ A vonalon 18 híd és átereszt létesült, amelyek közül az 50 m nyílással bíró Tömös-híd méltó említésre. A felépítményhez 17,48 kg súlyú acélsíneket használtak. Brassó–Bertalan kiindulási és Hosszúfalu végállomás között Brassó–Sétatér, Honterus és Noah közbenső állomások, továbbá Főtér kitérő állomás létesült. Vízállomás épült Brassó–Sétatér és Hosszúfalu állomáson. A nyílt pályán 1 telefonfülke és 26 útátjáró épült, amelyek nem voltak sorompóval ellátva. A vonal megnyitása a forgalom előtt 1892. március 7-én történt meg.⁵⁰² A megnyitott közúti vasútvonalon naponta oda-vissza 13 vonat közlekedett.⁵⁰³ A mozdonyokat a város neves személyiségeiről nevezték el. Így az 5101-es mozdony a szász származású humanista Johannes Honterus nevét viselte.⁵⁰⁴ A vasútvonalon a forgalom 1960. november 1-jén szűnt meg.⁵⁰⁵

A *Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal* a MÁV Brassó állomásából ágazott ki. Építési hossza 76,404 km volt. A vonalon 120 híd és átereszt létesült, amelyek közül említésre méltó a Tömös patakon keresztül vezető 50 méteres és a Fekete-ügy folyón átvezető 60 méteres híd. A Brassó–Sepsiszentgyörgy vonalrészén lévő hidak falazott pilléreken nyugvó vasszerkezettel, a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalrészén lévő pedig fájármokon nyugvó faszerkezettel bírtak. A felépítményekhez 23,6 kg súlyú acélsíneket alkalmaztak. Brassó kiágazási és Kézdivásárhely végállomás között létesült nyolc közbelső állomás: Prázsmár, Uzon, Sepsiszentgyörgy, Eresztevény, Nagy-Borosnyó, Barátos,

⁴⁹⁹ A brassó–kézdivásárhelyi vasút menetrendje=*Székelgyűlés*, XI. (1891. szeptember 17.) 75. sz.

⁵⁰⁰ MÁV, 1891. 8.

⁵⁰¹ Uo. 9.

⁵⁰² Uo.

⁵⁰³ A közúti vasút megnyitása=*Brassó*, VIII. (1892. március 3.) 27. sz.

⁵⁰⁴ Lacriteanu – Popescu, 2003. 194.

⁵⁰⁵ Uo.

Kovászna, Imecsfalva és négy megállóhely: Szászhermány, Kökös, Kilyén és Zabola–Páva. Vízállomások létesültek: Prázmár, Sepsiszentgyörgy, Barátos és Kézdivásárhely állomásokon.⁵⁰⁶

A Brassó–Háromszéki vasútvonalak átadásával egy időben megszerveződött a MÁV Kolozsvári Üzletvezetőségéhez tartozó Brassó–Háromszéki Osztályvezetőség, amelynek székhelye Brassó lett és működési területe a Brassó–Zernyest, Brassó–Kézdivásárhely és Brassó–Hosszúfalu vonalakra, mintegy 117 km hossza terjedt ki.⁵⁰⁷ 1899-ben a Brassó–Hosszúfalu vonalat városi vasútnak nyilvánították így ez a vonal kikerült az osztálymérnökség irányítása alól.⁵⁰⁸

A Brassó–Háromszék helyi érdekű vasútvonal megnyitásával a két vármegye területének nagy része bekapcsolódott a vasútforgalomba. A vasútvonal átadását követően elsősorban a személyszállítás terén volt növekedés, kezdetben az áruszállítás túlságosan drága volt, ezért a vasút megnyitása után is sokan közúti szállítást vettek igénybe.⁵⁰⁹ „*Különös, de furcsa is látni, mikép halad az országútja tőszomszédságában lévő, azzal párhuzamos vasúton a vonat üresen, mellette pedig az országúton a rakott szekerek egész sora, különféle árukkal terhelve.*”⁵¹⁰ A vasútvonalon 1892. november 1-től új személy- és poggyász-díjszabást vezettek be. Leszállította a menetdíjakat, a Brassó–Hosszúfalu közúti vasútvonalon jegyfüzeteket és egyhavi tanulói bérletjegyeket lehetett váltani. A Brassó–Kézdivásárhely közti vasútvonalon I. osztályú kocsikat állítottak be.⁵¹¹

A vasútvonal továbbépítése Kézdivásárhelytől az Ojtoz szoros irányába napirenden maradt. Többen is kértek előmunkálati engedélyt egy Kézdivásárhely–Bereck–Sósmező helyi érdekű vasút kiépítésére, de a 19–20. század fordulóján már korábban említett gazdasági pangás és a politikai csatározások nem kedveztek a vasútépítkezéseknek, ezért a háromszéki vasútvonal továbbépítése is elhalasztották.

Végül 1906-ban hosszas tárgyalások után a Kereskedelmi Minisztérium engedélyezte a vasútvonal továbbfolytatását egészen Bereckig. A tényleges építkezésre 1907-ben került sor. A megépült vasúti pálya részben sík-, részben hegyi pálya jellegű volt. A 22 km hosszú vonalon Bereck végállomáson kívül egy állomás, egy rakodóállomás és három feltételes megállóhely létesült. A nyílt pályán három őrház, 42 útátjáró és 49 műtárgy készült. A vonal

⁵⁰⁶ MÁV, 1891. 8.

⁵⁰⁷ Horváth, 2004. 114.

⁵⁰⁸ Uo.

⁵⁰⁹ A háromszéki székely vasút=*Székelyföld*, X. (1891. december 17.) 101. sz. 3.

⁵¹⁰ Helyi érdekű vasutaink és a közforgalom=*Brassó*, VII. (1891. szeptember 22.) 34. sz.

⁵¹¹ A brassó–háromszéki vasút=*Brassó*, VIII. (1892. október 27.) 129. sz.

építési költsége 81 598 koronába került.⁵¹² Az új vonalszakasz megnyitására 1907. szeptember 10-én került sor, amelyen több magas rangú személy is jelen volt.⁵¹³ A Brassóból induló délutáni vonat a megnyitás napján már egészen Bereckig közlekedett.⁵¹⁴

Az új vonalszakasszal az osztálymérnökség alá tartozó vonalak hossza 123 km lett. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy-két irodatiszt, 6–7 pályafelvigyázó és 20–34 pályaőr volt. A pályafelvigyázó szakaszok székhelyei a következők voltak: Brassó, Uzon, Nagyborosnyó, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely, Bereck, Brassó–Barcarozsnyó. Az osztálymérnökség vezetői voltak: Fellner Lajos (1891–1897), Budalik Ferenc (1897–1904), Kónya Kálmán (1904–1907) és Unger Ottó (1907–1918).⁵¹⁵

A háromszéki vasútvonalnak a folytatása egészen a román határig több alkalommal felmerült. A Bereckig tartó szárnyvonal megépítése után is egészen az első világháborúig a Kereskedelmi Minisztérium több alkalommal foglalkozott a vasútvonalnak a tovább folytatásával egészen az ojtozi határvonalig és onnan Ojnestig ahol csatlakozott volna a moldvai vasúthálózathoz.

Tervek készültek egy Kászon-vidéki helyi érdekű vasútvonal kiépítésére. 1907-ben a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasúti részvénytársaság előmunkálati engedélyt nyert egy vasútvonal tervezésére Kézdivásárhely állomásától vagy Kézdivásárhely–Bereck vonalnak valamely alkalmas pontjától kiágazólag Kézdiszentlélek, Kézdikővár, Kiskászon és Szárazpatak községek érintésével Kászonjakabfalváig.⁵¹⁶ Ezek a tervek azonban soha sem kerültek megvalósításra.

A Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút egy hosszabb folyamat részeként valósult meg, vonalvezetését a gazdasági érdek, egyéni lobbizás határozta meg, ezért számtalan kritika érte a vasút tervezőit és építőit. A vonal érdekessége, hogy Brassó városában, mint közúti vasút működött és a személyszállítás mellett jelentős teherforgalommal rendelkezett. A háromszéki vicinális azonban akárcsak az Udvarhely vármegyei székely gőzös zsákutcában végződött. Ez kihatással volt a vasút forgalmára és Kézdivásárhely fejlődésére.

⁵¹² Horváth, 1996. 193.

⁵¹³ A berecki vasút megnyitása=*Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 12.) 169. sz.

⁵¹⁴ Kézdivásárhely–berecki vonal megnyitása=*Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 15.) 170. sz.

⁵¹⁵ Horváth, 2004. 114.

⁵¹⁶ A kászon-vidéki vasút=*Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 17.) 171. sz.

III. 2. 4. A Kis-Küküllő-völgyi vasút

A 19. század utolsó évtizedére az erdélyi térség infrastrukturális téren egyik leginkább elhanyagolt részének a Kis-Küküllő-völgy számított. A Kis-Küküllő völgyében a történelem folyamán nem alakultak ki városok, ebből kifolyólag nem volt olyan tökeerős polgárság, amely képes lett volna felszólalni és igényelni az infrastrukturális fejlesztéseket. Dicsőszentmárton, Kis-Küküllő vármegye székhelye, a 19. században csak községi ranggal rendelkezett, nem sokkal különbözött a völgyben meghúzódó jelentősebb településektől, és csak 1912-ben kapott városi rangot.

A Kis-Küküllő völgyének bevonása a modern vasúti hálózatba az állam számára hosszú ideig nem számított elsőrangú érdeknek, hiszen nem messze húzódtak a Maros- és a Nagy-Küküllő völgyében kiépült MÁV vonalak. Ezért az itteni vasútépítkezések csak magánkezdeményezésre indulhattak el. A kezdeményezést, városi polgárság hiányában, a Kis-Küküllő-menti birtokosoktól és faluközösségektől lehetett elvárni.⁵¹⁷

A Kis-Küküllő folyó négy közigazgatási egységet érintett: Udvarhely, Maros-Torda, Kis-Küküllő és Alsó-Fehér vármegyéket. A folyó mentének történelmi fejlődése eltérő, kis térségenként változott, hiszen míg a Kis-Küküllő-völgyének felső települései a történelmi Maros- és Udvarhelyszék részét képezték, addig a folyó alsó folyásánál elterülő helységek a magyar vármegyerendszer szerves részei voltak. A völgy etnikai és vallási képe is meglehetősen összetett, vegyes lakosságú magyar, román és szász falvak váltották egymást sajátos vallási sokszínűségükkel a folyó alsó szakaszán, míg a Kis-Küküllő felső részén színmagyar, első sorban protestáns települések húzódtak meg.

A Kis-Küküllő völgyének gazdasági kapcsolatai is meglehetősen szerteágazóak voltak. A folyó mentén található települések a különböző szomszédos régiók gazdasági központjaihoz, Marosvásárhelyhez, Székelyudvarhelyhez, Segesvárhoz, Erzsébetvároshoz vagy Medgyeshez kötődtek. Ezért a 19. század végéig itt, szemben a többi székelyföldi területtel, nem jött létre egy erőteljes társadalmi összefogás a vasút kiépítése érdekében. A völgyben húzódó vasút megvalósítása leginkább Kis-Küküllő vármegye érdeke volt, hiszen Maros-Torda vármegyét a Maros-völgyi, míg Udvarhely vármegyét a Nagy-Küküllő-völgyi vasútvonal kiépítése és továbbfejlesztése foglalkoztatta. A megépítendő Kis-Küküllő-völgyi

⁵¹⁷ Gidó Csaba: A Kis-Küküllő-völgyi vasút a Monarchia korában. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 178.

vasútvonal Maros-Torda vármegye keleti peremterületét, míg Udvarhely vármegye esetében Parajd térségét érintette.

A Kis-Küküllő-völgyének a vasúti forgalomba való bevonása legkorábban az erdélyi fővonal tervezése idején merült fel. A fővonalnak, a későbbi Magyar Keleti Vasút irányának esetében több terv született. Kezdetben csak a kiindulási szakasz, a Nagyvárad–Kolozsvár vonal és a végpont, Brassó volt meghatározva. Így a Kolozsvár–Brassó közötti vasút iránya tekintetében számtalan vázlat készült. Felmerült egy, a Kis-Küküllő völgyét is érintő Székelykocsárd–Marosújvár–Bethlenszentmiklós–Dicsőszentmárton–Szentdemeter–Héjjasfalva–Brassó pályának a kiépítése.⁵¹⁸

A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Tövis–Balázsfalva–Brassó vonalirányának meghatározása után, a Kis-Küküllő-völgyi birtokosság 1870-ben engedélyt kért egy Balázsfalva–Parajd lóvontatta vasút kiépítésre. 1871-ben gr. Bethlen Balázs, Szentkereszty Zsigmond és hilibi Gál János egyéves előmunkálati engedélyt kaptak egy Balázsfalvától Parajdig húzódó vonalra.⁵¹⁹ A kezdeti tapogatózásokat követően a Kis-Küküllő-völgyi vasút kérdése ténylegesen az 1880-as évek második felében került előtérbe. 1887-ben az akkori Kis-Küküllő vármegyei főispán gr. Bethlen Gábor, gr. Bethlen Árpád, Pekri Sándor⁵²⁰ és hilibi Gál Domokos, a vármegye alispánja előmunkálati engedélyt nyertek Balázsfalvától Parajdig. Az előmunkálati engedélyt 1893-ig évente megújították.⁵²¹

A vasút kérdése mindvégig Kis-Küküllő vármegye közössége ellenőrzése alatt állt. A kormány is támogatta a vasútépítési törekvést, hiszen egyre sürgetőbbé vált ennek az elhanyagolt térségnek a bevonása az ország infrastrukturális hálózatába.

Kis-Küküllő vármegye 1891-ben felterjesztette a Marosújvár–Parajd–Borszék–Tölgyes vasútvonal tervezetét, amelyet a Kereskedelemi Minisztérium nem tartott elfogadhatónak. A minisztérium a Parajd–Tölgyes szakaszt túl költségesnek találta a természeti akadályok miatt, és csak helyi érdekű vasút építésének ötletét támogatta a Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Bonyha–Parajd vonalon.⁵²² Természetesen más vonaltervek is szóba kerültek. Az 1890-es években napirenden volt egy Marosvásárhely–Parajd helyi érdekű vasút kiépítésének az ötlete. A Dicsőszentmártonban megjelenő *Kis-Küküllő* lap szóba hozta, hogy ez esetben értelmetlen lenne Parajdot Balázsfalvánál kötni össze a MÁV vonalával,

⁵¹⁸ A mi vasutunk=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. augusztus 1.) 31. sz.

⁵¹⁹ Uo.

⁵²⁰ Pekri Sándor (1855–1928) dicsőszentmártoni birtokos, a helyi római katolikus egyház főgondnoka, az ipartestület elnöke, Olvasó és Társaskör elnöke. Kis-Küküllő vármegye és Dicsőszentmárton közigazgatási és közgazdasági életének egyik legaktívabb résztvevője. *Dicsőszentmárton jeles magyar személyiségei a XIX. sz. végén és a XX. század elején*. Dicsőszentmárton, 2006, Alkisz. 23-24. (továbbiakban: Dicsőszentmárton, 2006.)

⁵²¹ A mi vasutunk=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. augusztus 1.) 31. sz.

⁵²² Kisküküllővölgyi vasút=*Kis-Küküllő*, I. (1891. december 20.) 38. sz.

hiszen ez majd Marosvásárhelynél is megvalósulhat. Ezért célszerűbb lenne a Maroscsapó–Medgyes vonalat kiépíteni Dicsőszentmártonon keresztül.⁵²³ A Marosvásárhely–Parajd vonal tervezete hosszú ideig várakozó álláspontra juttatta a Kis-Küküllő felső völgyében lévő településeket.

Kis-Küküllő vármegye alispánja, hilibi Gál Domokos, mint a vonal egyik engedményese 1892-ben felkérte a vármegye, főmérnökét Mikes Gyulát, hogy készítsen hatástanulmányt a Kis-Küküllő-völgyi vasútról. Mikes kimutatása szerint, ha a vonal a Kis-Küküllő mentén haladna, akkor Alsó-Fehér vármegyét 4 km, Kis-Küküllő vármegyét 71 km, Maros-Torda vármegyét 38 km, Udvarhely vármegyét 4,5 km-es szakaszon érintené. Figyelembe vette a többi helyi érdekű vasút építési költségeit, és ez alapján a 117,5 km hosszúságú vonal összköltségét 2 937 000 forintra tette.⁵²⁴

A vasút mielőbbi kiépítését siettetette a térség közúthálózatának állapota, amely Erdély-szinten az egyik legelmaradottabbnak számított. Az utak nagy része nem volt lekövezve, ezért esős és téli időszakban szinte járhatatlanok voltak. Az útépítéshez szükséges anyagot távolról kellett szállítani. A vármegye a vasúttól remélte, hogy könnyebben tud majd útépítési anyaghoz jutni. A nehézkes közúti forgalom költségessé tette a személy- és áruszállítást. „Medgyes⁵²⁵ felé menve a fuvarbér közönséges szekéren 2–3 forint között váltakozik, az útnak km tehát 9–13 krajcárba kerül. Ezzel szembe a vasúton 2 forintért III. osztályon a távolsági forgalom VIII-ik vonalszakaszáig utazhatni, ami 130 km utat foglal magába, 3 forinttal a 12 vonalszakaszig, ami már 190 km útnak felel meg. Milyen óriási különbség!” – írta a dicsőszentmártoni Kis-Küküllő heti lap.⁵²⁶

A vasútvonal tervezésébe bekapcsolódott Sándor János,⁵²⁷ Kis-Küküllő vármegye fiatal főispánja. Irányításával a vármegye elitjéből megszerveződött Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság, amelynek elnöke lett. A vasúti bizottság 1893-ban átvette gróf Bethlen Gábor és társainak vasúti előmunkálati engedélyét.⁵²⁸

⁵²³ Vasútunk=Kis-Küküllő, II. (1892. október 2.) 40. sz.

⁵²⁴ Kisküküllő-völgyi vasút=Kis-Küküllő, II. (1892. január 17.) 3. sz.

⁵²⁵ Medgyes és Dicsőszentmárton közt a távolság közúton 20 km.

⁵²⁶ Vasútunk=Kis-Küküllő, II. (1892. szeptember 25.) 39. sz.

⁵²⁷ Sándor János (1862–1922) 1889–1891 között Maros-Torda vármegye alispánja, 1891–1901 között Kis-Küküllő vármegye főispánja. Nagy szerepe van a vármegye közigazgatási és közgazdasági fejlődésében. Kívívja a vármegye száz és román lakosságának bizalmát. 1901–1903 Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város főispánja. 1903–1905 belügyminisztériumi politikai államtitkár, 1913–1917 között a második Tisza kormány belügyminisztere. (Dicsőszentmárton, 2006. 25–27.)

⁵²⁸ A Kis-Küküllő vármegyei Vasúti Végrehajtó Bizottság tagjai lettek a korábbi előmunkálati engedményesek: gr. Bethlen Gábor, gr. Bethlen Árpád, Pekri Sándor és Gál Domokos. ROLMmKMv. Kis-Küküllő vármegye főispáni iratok. 1876–1918. Vasúti Bizottság iratai Fond. 73. Leltári szám 335. 8. csomó 1895–45.

A vasútvonal iránya azonban még mindig meglehetősen képlékenynek tűnt, a Maroscsapó–Medgyes vonal terve 1893-ban még napirenden volt. Medgyes városa kijelentette, hogy hajlandó ennek a vasútvonalnak kiépítését jelentős összeggel támogatni.⁵²⁹

Lukács Béla kereskedelmi miniszter 1893. december 16-án fogadta a Sándor János főispán vezette Kis-Küküllő vármegyei küldöttséget, kijelentve, hogy támogatja mind a Maroscsapó–Dicsőszentmárton–Medgyes, mind Alsókarácsonyfalva⁵³⁰–Dicsőszentmárton–Sóvárád vonal kiépítését, annál is inkább, hogy e vonalak kereszt-összeköttetést létesítenek, és ez mind forgalmi, mind stratégiai szempontból fontos.⁵³¹

A Vasúti Végrehajtó Bizottság 1894. április 6-án szerződést kötött Péterfi Zsigmonddal,⁵³² aki vállalta a vasút nyomjelzésének elvégzését. Péterfi 1894 őszén bejárta a Maroscsapó–Dicsőszentmárton, Medgyes–Dicsőszentmárton, Alsókarácsonyfalva–Dicsőszentmárton és Bethlenkeresztúr–Székelykocsárd vonalat.⁵³³ A Vasúti Végrehajtó Bizottságnak tett beszámolójában Péterfi, akárcsak korábban Mikes mérnök, az Alsókarácsonyfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárád irányt tartotta legelőnyösebbnek.⁵³⁴ A bizottság jóváhagyta Péterfi javaslatát, annál is inkább, mert tagjainak nagy része Alsókarácsonyfalva és Bonyha közötti részen volt földbirtokos és érdekükben állt, hogy birtokaikat érintse a vasútvonal.⁵³⁵

A Vasúti Végrehajtó Bizottság 1894 őszén megkereste a szomszédos Maros-Torda és Udvarhely vármegyéket, hogy járuljanak hozzá a Kis-Küküllő-völgyi vasút építési költségeihez. Maros-Torda vármegye kijelentette, hogy amíg nem lesz megállapítva a tervezett Marosvásárhely–Parajd helyi érdekű vasút iránya, addig ebben a kérdésben nem tud egyértelmű választ adni. Maga a Vasúti Végrehajtó Bizottság is támogatta egy Marosvásárhelyig húzódó vasútvonalat tervét, mert így az általuk tervezett vonal nem végződött volna zsákutcában.⁵³⁶ Udvarhely vármegye törvényhatósági bizottságának közgyűlése 1894. október 6-án úgy határozott, nem járul hozzá a vasútvonal támogatásához, de az érdekelt községeket felszólította, hogy érdekeiknek megfelelően jegyezzenek

⁵²⁹ Vasutunk=*Kis-Küküllő*, III. (1893. december 3.) 49. sz.

⁵³⁰ *Alsókarácsonyfalva*=Alsó-Fehér vármegye balázsfalvi járásához tartozott. Bethlen birtok volt, a vonal tervezésekor még nem lehetett tudni, hogy Alsókarácsonyfalváról vagy Balázsfalváról indul ki a Kis-Küküllő-völgyi vasút.

⁵³¹ Lukács Béla kereskedelmi miniszter=*Kis-Küküllő*, III. (1893. december 25.) 52. sz.

⁵³² Péterfi Zsigmond-vasúti mérnök, a szamosvölgyi helyi érdekű vasutaknak volt igazgatója, aligazgatója a Magyar Leszámitoló Hitelbanknak. (Vasutunk=*Kis-Küküllő*, III. 1893. december 3. 49. sz.)

⁵³³ Péterfi feladata=*Kis-Küküllő*, IV. (1894. január 14.) 3. sz.

⁵³⁴ Vasutunk=*Kis-Küküllő*, IV. (1894. március 4.) 10. sz.

⁵³⁵ Sándor János főispán=*Kis-Küküllő*, IV. (1894. május 20.) 24. sz.

⁵³⁶ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság iratai. Fond 73. Leltári szám 335. 1. csomó 1895–15.

törzsrészcsevényeket.⁵³⁷ A későbbiekben kiderült, hogy egyetlen Udvarhely vármegyei község, még Gáspár Gyula, a korondi fürdő bérlője, vagy Reitter József, a parajdi gyufagyáros sem jegyzett törzsrészcsevényt.⁵³⁸

A vasútvonal első közigazgatási bejárására 1894. november 5–11. között került sor.⁵³⁹ Ez alkalommal a Péterfi Zsigmond által kijelölt nyomvonalat csaknem minden pontozataiban helybenhagyták.⁵⁴⁰ Péterfi Zsigmond később, mint az összes vasúti tervezési munkálatoknak, terveknek és költségvetésnek elkészítője, a Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság és a majd később megalakuló Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasút részvénytársaság műszaki tanácsadója lett.

A Kis-Küküllő vármegyei Vasúti Végrehajtó Bizottság a vasút érdekében széleskörű akciót indított. Egy időben folytak a tárgyalások a vasútépítéshez szükséges törzsrészcsevény-megajánlások érdekében, a kormánnyal az engedély és az állami hozzájárulás elnyerése céljából, és természetesen az építkezési vállalkozókkal, akik megajánlásoktól és engedélyektől tették függővé az építkezések megkezdését.

A Vasúti Végrehajtó Bizottság erőteljes propagandát fejtett ki a vasútépítéshez szükséges törzsrészcsevények megajánlásának ügyében. A helyi érdekű vasutak segélyezésére megajánlott törzsrészcsevény hozzájárulásokat mindig készpénzben fizették, Az összeget már az építés előtt vagy legkésőbb az építés folyamán az építkezési vállalkozóknak át kellett utalni. A községek, a vasút segélyezésére adható törzsrészcsevény hozzájárulást, ha idefordítható készlettel vagy jövedelemmel rendelkeztek, akkor ebből, ha pedig nem volt pénzük, akkor a község jövedelmeinek, esetleg pótdóójának lekötése által biztosított törlesztési kölcsönök felvétele által jutottak a szükséges összeghez.

A legtöbb Kis-Küküllő vármegyei község erejéhez mérten megtette ajánlásait. A dicsőszentmártoni járásban 29, az erzsébetvárosi járásban 25, a Hosszúaszó járás 18 helységéből azonban kezdetben mindössze heten tettek hozzájárulási ajánlatot.⁵⁴¹ A hosszúasszói járásból 11 község, Szancsal, Kisiklód, Panád, Szpin, Szászvolgy, Magyarbenye, Alsókápolna, Fajsz, Tatárlaka, Oláhkarácsonyfalva, Oláhbükkös, – amelyek román lakossággal rendelkeztek – a balázsfalvi és a helyi román lelkészek által szított ellenséges hangulat következtében megtagadták, hogy hozzájáruljanak a vasútvonal

⁵³⁷ Uo.

⁵³⁸ Uo. 3 csomó 1895.

⁵³⁹ MOL. K 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 2.

⁵⁴⁰ Vasutunk közigazgatási bejárása=*Kis-Küküllő*, IV. (1894. november 11.) 46. sz.

⁵⁴¹ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 8 csomó 1895–35.

építéséhez.⁵⁴² A levéltári forrásokból nem derül, ki, hogy milyen indokkal utasították el a hozzájárulást. Feltehetően az a nemzetiségi félelem lehetett a háttérben, hogy a megépülő vasútvonallal megindul e községek elmagyarosítása. A Végrehajtó Bizottság átiratában kérte 1895. november 8-án, Dr. Mihályi Victor balázsfalvi katolikus érseket, hogy hasson a román községek lelkészeire és gondnokaira a vasúti hozzájárulás kérdésben, ugyanakkor a vasút érinti az érsekség terület és jegyezzen az érsekség is törzsrészcsevényeket.⁵⁴³ A Vasúti Bizottság 1896 novemberében Péterfit Balázsfalvára küldte, hogy az érsekségnek és Balázsfalva közösségének a helyszínen mutassa meg a Kis-Küküllő-völgyi vasútnak a MÁV vonalaiból való kiágazási pontját.⁵⁴⁴ A megajánlások azonban meglehetősen vontatottan haladtak. A görög katolikus érsekség közbejárása révén végül a román falvak is megtették megajánlásaikat, ellenben az érsekség és Balázsfalva részéről ez elmaradt. A Vasúti Bizottság 1897 márciusában kilátásba helyezte, hogy ha elmarad a hozzájárulás, akkor ne épüljön meg a Balázsfalvának előnyös, 135 000 forintba kerülő új állomás, hanem inkább az alsókarácsonyfalvi állomás kibővítése történjen meg, ami amúgy is olcsóbb lenne.⁵⁴⁵

Maros-Torda vármegyének és az érdekelt községeknek a részvényjegyzése 1896 folyamán megtörtént. Ellenben Udvarhely vármegyétől az újabb felkérésre ismét nemleges válasz érkezett. A bizottság megkereste a Római Katolikus Státust, amely a Nagy-Küküllő menti birtokai révén szintén érdekelt volt a vasút építésében, a levéltári forrásokból azonban nem derült ki, hogy végül történt-e részükről törzsrészcsevény jegyzés.

A Vasúti Bizottság megkereste a Pénzügyi Minisztériumot, kérte a vasútvonal támogatását, mint székely érdeket, másrészt a vonal elérhető közelségbe hozná a parajdi sóbányát, amely állami monopólium. A Pénzügyi Minisztérium kijelentette, hogy parajdi sót a kincstár távoli helyekre nem szállít, és a kiépítendő vasút a bányakincstár érdekeit nem érinti. Ezért csak 2000 forint hozzájárulást szavazott meg.⁵⁴⁶

Kis-Küküllő és Maros-Torda vármegye érdekelt községei egy-két kivétellel nem rendelkeztek a törzsrészcsevény hozzájáruláshoz szükséges pénzzel. A legtöbb község kölcsönt vett fel, amit majd a községi pótlódó útján törlesztett. A községek megterhelése így volt a legcsekélyebb. A törzsrészcsevények jegyzéséről készült jegyzőkönyvek a Pénzügyi és Kereskedelmi Minisztériumba kerültek, ahol megvizsgálták azoknak törvényszerűségét és hogy a községek ténylegesen teljesíteni tudják-e az elvállalt kötelezettségeiket. A levéltári

⁵⁴² Uo.

⁵⁴³ Uo. 14 csomó 1897–371.

⁵⁴⁴ Uo. 1897–124.

⁵⁴⁵ Uo. 1897–52.

⁵⁴⁶ Uo. 11 csomó–1896–48.

forrásokból tudjuk, hogy Kis-Küküllő vármegye 58 községe közül 28 község a Pesti Magyar Kereskedelmi Banktól összesen 108 500 forint, míg 30 község Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesülettől vett fel összesen 105 500 forint kölcsönt.⁵⁴⁷

A kormánynál és az országgyűlésen kifejtett kezdeményezés eredményeként a Kereskedelmi Minisztérium 1896 júliusában 480 000 forint hozzájárulást ítelt meg a vasútnak, ami ugyan nem fedezte a teljes szükségleteket, de jelezte a kormány támogatását.⁵⁴⁸

A vasútvonalra magánszemélyek is jegyeztek részvényt. A Vasúti Végrehajtó Bizottság megállapodott Pekri Sándor dicsőszentmártoni és Horváth Albert radnóti lakosokkal, hogy a vasútépítkezések idejére a munkások élelmezésére, illetve italmérésre elnyert engedélyért cserébe 4500 forint értékben részvényt jegyeznek.⁵⁴⁹

A Vasúti Végrehajtó Bizottság elnöke, Sándor János főispán, mint az állam helyi képviselője mindent megtett a vasút sikere érdekében, felhasználta kiterjed kapcsolatait. Számtalan budapesti útja alkalmával igyekezett elnyerni a kormánykörök jóindulatát. A vasút érdekében sokat tett Apáthy Péter⁵⁵⁰ országgyűlési képviselő, mint a vasúti bizottságnak tagja. Budapesten az országgyűlésben folytatott propagandát a vasút érdekében és annak minden ügyéről értesítette Sándor János főispánt. A vasútért lobbizott még dr. Kovácsy Sándor, a Földművelésügyi Minisztérium osztálytanácsosa és természetesen a Vasúti Végrehajtó Bizottság tagja.

A 90-es évek közepén több vicinális vasútnál visszaélés történt. Ennek következtében a kormány tartózkodott a vasutak létesítéséhez szükséges államsegélyt biztosítani. Félő volt, hogy a Kis-Küküllő-völgyi vasút terve is lekerül a napirendről. 1895. március 13-án Apáthy Péter országgyűlési képviselő a parlamentben felszólalt a székely körvasút, illetve a gyimesi román csatlakozásról szóló törvényjavaslat tárgyalása kapcsán. Kiemelte, hogy infrastrukturális téren Székelyföld Magyarország egyik leginkább elhanyagoltabb területe. A régió elmaradottságának a következménye az egyre erősödő székely kivándorlás. Apáthy beszédében rámutatott, hogy a Kis-Küküllő-völgyi vasút megépülése a völgyben élő 50 ezer székely igényeit szolgálná. Apáthy, akárcsak korábban Ugron Gábor, jelezte, hogy a körvasút kizárólagos támogatása később stratégiai és közlekedési problémákat vethet fel. *„A székelyek megsegítésén kívül van egy államérdek, a tárgyalás alatti javaslatban foglalt vasutak mintegy*

⁵⁴⁷ Uo. 1896–56.

⁵⁴⁸ Uo. 1896–62.

⁵⁴⁹ Uo. 16 csomó 1897–154.

⁵⁵⁰ Apáthy Péter (1837–1906) Felső-Fehér megye főjegyzője 1867-1871 között, Felső-Fehér majd Nagy-Küküllő alispánja, 1884-től a Kis-Küküllő vármegyei közigazgatási bizottság tagja. 1892-ben Kis-Küküllő vármegye dicsőszentmártoni kerületének szabadelvű országgyűlési képviselője. Fia, dr. Apáthy Zoltán Dicsőszentmárton utolsó magyar polgármestere 1917-1919 között. (Dicsőszentmárton, 2006. 5.)

*körvasutat képeznek, szelve Románia felőli határszéleinket ezek minden esetre nagy szolgálatot tehetnek. De egy ellenséges csapat a határszéltől nem messze eső vonalrészt árutakon könnyen elérheti, s a vasúti sínek felszedésével csapataink korai felvonulását nagyon gátolhatja. (...) Míg ha az ország szívéből egyenes sugárként kiépített Kis-Küküllővölgyi vasút mely – nézetem szerint – a legrövidebb utat tehetné a román határ felé kiszámíthatatlan nagy hadászati előnyt biztosíthatna hadseregünknek.*⁵⁵¹

Apáthy a vasút érdekében mindent megtett, több alkalommal tárgyalt az erdélyi származású Bánffy Dezső miniszterelnökkel, Dániel Ernő kereskedelmi miniszterrel és Vörös László államtitkárral, akik kezdetben bizalmatlanul fogadták a kéréseit, elsősorban az államtól kért hozzájárulást sokallták. A bizottságnak megújuló, sürgető kéréseit a pénzhiányra való hivatkozással utasították el.⁵⁵² Sándor János főispán mellett Apáthy képezte a kormánykörök és a Vasúti Végrehajtó Bizottság közötti kapcsolatot. A vasút érdekében a Kis-Küküllő vármegyei birtokosok egyénileg is komoly háttérmunkát végeztek, elsősorban gr. Haller Jenő és gr. Bethlen Árpád, kiterjedt rokonsági kapcsolataik által. A kormány végül 1896 nyarán megszavazta az állami hozzájárulást, és így elhárult a vasút létesítése előtt lévő legjelentősebb akadály.⁵⁵³

A vasútvonal kiépítése iránt számos vállalkozó érdeklődött még 1895 tavaszán, mint például a Laczkó és Popper budapesti bankház, E. Gross és Társai bécsi bankház képviselőjében Basch Mihály,⁵⁵⁴ Tolnay Lajos⁵⁵⁵ nyugalmazott MÁV igazgató és Popper István budapesti mérnök és vállalkozó. Az utóbbiak Péterfi Zsigmondtól értesültek a vállalkozásról.⁵⁵⁶ A Vasúti Végrehajtó Bizottság 1895 júliusában előszerződést kötött Popper Istvánnal, aki a szóbeli megállapodás értelmében biztosítékként egy 50 000 forintról kiállított Budapesti Takarékpénztári könyvet küldött a bizottságnak.⁵⁵⁷ A Végrehajtó Bizottság vállalta, hogy a vasúti hozzájárulási összeget előteremti 1896. január 1-ig.⁵⁵⁸ Popper és Tolnay a vasút üzleti és jövedelmezőségi viszonyainak megismerése végett beutazták a vonalat. A bizottság

⁵⁵¹ Apáthy Péter országgyűlési képviselőnek=*Kis-Küküllő*, V. (1895. március 17.) 11. sz.

⁵⁵² ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 1 csomó 1895–12.

⁵⁵³ Uo. 1896–9.

⁵⁵⁴ Uo. 4 csomó 1895–26

⁵⁵⁵ *Tolnay Lajos* (1837–1918) mérnök. 1871-ben az országos vasútépítési igazgatóság vezetője, 1872–1886 között a MÁV elnöke. Vezetésével kezdődött meg a MÁV fejlesztése önálló nemzeti közlekedéspolitikai szempontok alapján. 1885–1891 között a Magyar Mérnök és Építészeti Egylet elnöke. Nyugalomba vonulása után 1887–1896 között szabadelvű programmal országgyűlési képviselő.

(www.mek.oszk.hu/00355/html/ABC1533/15803.htm (letöltve 2011.03.11.))

⁵⁵⁶ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 2 csomó 1895–6.

⁵⁵⁷ Uo. 9 csomó 1895–76.

⁵⁵⁸ Uo. 10 csomó 1895–25.

erre a célra 200 forintot szánt, amibe konyakozás és erdőszentgyörgyi cigányzenészek fogadása is belefért.⁵⁵⁹

A vállalkozók és a Végrehajtó Bizottság között állandó volt a kapcsolat. A vasút ügye, mint ahogy fennebb is említettük, 1896 nyarára vált biztossá, ezt követően Popper István a vállalkozásba bevonta Zielinski Szilárd⁵⁶⁰ budapesti mérnököt.

A vasútépítési szerződést 1896. december 13-án írták alá Dicsőszentmártonban. A szerződés megkötése után a Kis-Küküllő-völgyi vasút körüli események felgyorsultak. Zielinski Szilárd a helyszínre küldte embereit. 1897 januárjában Sasi Pál főmérnök vezetésével Pünkösti Jenő, Csepregi Ferencz és Teufel Nándor mérnökök megkezdték a vasút építéshez szükséges részlettervek elkészítését.⁵⁶¹ A kisajátítási ügyek rendezésére a vállalkozó Dr. Okolicsányi Géza ügyvédet, Szesztay László mérnököt, budapesti műegyetemi tanársegédet, és Méhes Zoltán mérnököt bízta meg.⁵⁶² Több község épületanyagot, elsősorban fát ajánlott fel, ezért Zielinski a helyszínre küldte Singer Gyula fakereskedőt, hogy mérje fel az erdőket és a tölgyfakészletet.⁵⁶³ A vállalkozó ügyvédje dr. Neumann Rafael,⁵⁶⁴ aki majd később a megalakuló Kis-Küküllő-völgyi részvénytársaság ügyvédje is lesz.

A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasút engedélyokmányát a Kereskedelmi Minisztérium 1897. február 25-én adta ki, mellékletben csatolták az építési és üzletberendezési feltételeket.⁵⁶⁵ A Vasúti Végrehajtó Bizottság engedélyt kapott és kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, hogy a MÁV Tövis–Predeal vonalának Alsókarácsonyfalva és Balázsfalva állomásai közt létesítendő Küküllőszög csatlakozó állomástól a Kis-Küküllő völgyében Sóváradiig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat megépíti. A vasút engedélyese, a Vasúti Végrehajtó Bizottság létrehozta a „*Kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút részvénytársaság*”-ot, (*Kisküküllőthal Localeisenbahn Actiengesellschaft*).⁵⁶⁶ A társaság alaptőkéje 4 641 000 forint volt, ezen tőkének beszerzése céljából 13 727 db, egyenként 100 forintról szóló törzsrészcéket és 32 683 db, egyenként 100 forintról szóló elsőbbségi részvényt bocsátottak ki.⁵⁶⁷

⁵⁵⁹ Uo.

⁵⁶⁰ Zielinski Szilárd (1860–1924) a magyarországi vasbetonépítés meghonosítója, a Magyar Mérnöki Kamara első elnöke, több évtizeden át az Út-Vasútépítési Tanszék vezetője, Magyarország első műszaki doktora, számos vasútvonalat, viaduktot, hidat, víztornyot, középületet tervezett.

⁵⁶¹ A vasutunk építéséhez=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. január 17.) 3. sz.

⁵⁶² ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 11 csomó 1896–149.

⁵⁶³ Uo.

⁵⁶⁴ Uo. 12 csomó 1897–6.

⁵⁶⁵ MOL K. 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 2.

⁵⁶⁶ Uo. 4.

⁵⁶⁷ Uo.

Törzsrészcélt vásárló intézmények	Összeg
<i>Kereskedelmi Minisztérium</i>	480 000 Ft.
<i>Földművelésügyi Minisztérium</i>	25 000 Ft.
<i>Pénzügyminisztérium</i>	2 000 Ft.
<i>Kis-Küküllő vármegye</i>	300 000 Ft.
<i>Maros-Torda vármegye</i>	75 000 Ft.
<i>A két vármegye községei</i>	317 000 Ft.
<i>Magánszemélyek</i>	173 600 Ft.
Összesen	1 372 700 Ft.

VIII. Táblázat. A Kis-Küküllő-völgyi vonal építését támogató intézmények, közigazgatási egységek.⁵⁶⁸

A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű részvénytársaság alakuló közgyűlésére 1897. április 7-én került sor Budapesten.⁵⁶⁹ Az első közgyűlés jogilag átvállalta a Vasúti Végrehajtó Bizottság feladatait és ettől a pillanattól önálló vállalként működött. A részvénytársaság elnöke Sándor János, Kis-Küküllő vármegyei főispán lett. Az igazgatóság tagjai közt ott találhatók az egykori engedélyesek és Kis-Küküllő vármegyei Vasúti Végrehajtó Bizottság tagjai: gr. Bethlen Árpád, Pekri Sándor, Csató Gábor, Popper István vagy az építkezést elvállaló Zielinski Szilárd.⁵⁷⁰

A Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság nem szűnt meg, az építkezések idején ellenőrző szerepet gyakorolt és elnöke továbbra is Sándor János. A Bizottság gyakorló ellenőre és műszaki tanácsadója Péterfi Zsigmond volt. Péterfi havonta végigjárta az épülő vasútvonalat és tájékoztatta a munkálatokról Sándor Jánost. Továbbá az ő feladata volt a vállalkozó részéről bemutatott kereseti kimutatásokat felülvizsgálni és ezeket ellenjegyzés által igazolni.⁵⁷¹

A kereskedelmi miniszter rendeletére 1897. május 20–21. között sor került a Kis-Küküllő-völgyi vasút első szakaszának, a Küküllőszög–Bonyha közötti résznek közigazgatási bejárására.⁵⁷² A vasút építése 1897. május végén megindult, a sok esőzés miatt felázott talajon a munkálatok kezdetben lassan haladtak. Péterfi jelentése szerint fennakadást okozott a jó minőségű téglák hiánya.⁵⁷³ A nyári jó időnek köszönhetően szeptember elejére a vonalszakasz

⁵⁶⁸ Uo. 5-8.

⁵⁶⁹ A kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. április 11.) 15. sz.

⁵⁷⁰ MOL. Z. 1527–30. doboz. 1905–236367.

⁵⁷¹ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 17 csomó 1897–158.

⁵⁷² MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1892–4837.

⁵⁷³ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 17 csomó 1897–160.

aléptítményeinek és a földtöltési munkálatoknak 90%-a elkészült, több helyen az őrházak, megállók és állomásépületek már tető alá kerültek.⁵⁷⁴

A Bonyha–Sóvárad közötti résznek bejárására 1897. november 19-én került sor. A bizottság ekkor újabb akadályokkal került szembe, ugyanis az első közigazgatási bejáráshoz képest Balavásár határában jelentős eltérések mutatkoztak. Az időközben végbement tagosítás által a birtokhatárok átalakultak és megváltoztak a közúti közlekedési és vízfolyási viszonyok is.⁵⁷⁵ A második szakaszon a munkálatok 1897 őszén gyorsultak fel, Bonyha és Erdőszentgyörgy között közel 1200 ember dolgozott.⁵⁷⁶

A vasúti részvénytársaság a vonal mentén több kavicsbányát is nyitott. Szancsal, Fajsz és Küküllővár községek mellett homokkal vegyes kavicsot, Oláhszentlászló, Makfalva, Kibéd és Sóvárad községek határában kavicsot termeltek ki.⁵⁷⁷

*„Épül a vasút a Kis-Küküllő völgyében. Az egész vonal mentét megszállották a mérnökök s cirkalmazták kora reggeltől késő estig az útírányt. Minden napbarnított s kissé szokatlanabbul öltözött urat mérnöknek tekint a falusi nép, s igyekszik, amint csak lehet annak kedvébe járni, hogy az ő birtokán vezesse a vonalat s így a kiszakított terület busásan fizesse meg az engedményes társasággal.”*⁵⁷⁸ A vasút által elfoglalt területek azonban több esetben konfliktusok forrásaivá váltak. Csokfalván a vasútépítő társaság önkényesen földterületeket foglalt el az építkezésekkor. Több helységben az építendő vasútvonal birtokokat szakított ketté, vagy kerteket tett művelésre alkalmatlanná. Az építéskor több helyen a mezei utakat elfoglalták, vagy felásták anélkül, hogy az érdekeltekkel egyeztettek volna. A vasútvonal miatt átalakult a közlekedési lehetőség, egyes birtokokhoz való jutás nehézkessé vált.⁵⁷⁹ A meglehetősen kanyargós Kis-Küküllő folyó medrét rendezték a vasút építésekor, ami újabb birtokviszony-változást okozott egyes községekben, ezek pedig újabb nézeteltérések forrásává váltak.⁵⁸⁰

A vasútépítő vállalat ellen 1898 kora tavaszán egyre több panasz érkezett, elsősorban a helyi közigazgatás vezetőihez. A Kereskedelmi Minisztérium ezért kilátásba helyezte, hogy ha az építési vállalat nem a törvényes jog alapján folytatja a földkisajátításokat, akkor felhatalmazza Maros-Torda vármegye főispánját, hogy a kérdéses szakaszokon a vasútépítést

⁵⁷⁴ A kisküküllővölgyi vasút=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. november 7.) 45. sz.

⁵⁷⁵ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–4837.

⁵⁷⁶ A kisküküllővölgyi vasút=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. november 7.) 45. sz.

⁵⁷⁷ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 28.

⁵⁷⁸ A mi vasutunk=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. szeptember 12.) 37. sz.

⁵⁷⁹ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 37. csomó 1899–58.

⁵⁸⁰ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–13959.

felfüggeszse.⁵⁸¹ A társaság ezek után kénytelen volt a kisajátítási terveket újból felküldeni a Minisztériumba, majd többszöri egyeztetés után a felmerült nézeteltéréseket sikerült helyesbíteni.⁵⁸² Sikerült a lakosságot megnyugtatni, hogy a vállalat kártalanítani fogja őket az elvett területekért.⁵⁸³

Maros-Torda vármegye közigazgatási bizottsága 1898 júniusában újra panasszal fordult a Kereskedelmi Minisztériumhoz, hogy a vasútépítő társaság kisajátítási terveiben több helység esetében komoly hiányok tapasztalhatók.⁵⁸⁴ A minisztérium a vasúti munkálatok előrehaladására való tekintettel ez esetben már elvetette a társaság elleni büntetést. *„A már egyszer megindított vasútépítkezés betiltása nem oly fegyver, amelyet a törvényes szabályokba nem eléggé jártas, másfelől a kellő körültekintést is nélkülöző tisztviselő kezébe lehet adni. Ezer meg ezer vasúti munkásnak létérdekéről van szó, és ha csak néhány napi szünet után a nélkülözést találják maguk előtt, ebből olyan zavarok keletkezhetnek amelyeknek következményeit az alispáni felelősség fölöttébb ellenérték.”*⁵⁸⁵ A minisztérium több helyen elrendelte a kisajátítási eljárást és a földek árát a későbbiekben bírósági úton állapították meg. A vasútépítő társaságot kötelezte, hogy a vonaltól 60 m-es tűztávlatba eső épületek szalma tetejét cserélje ki cseréptetőre, a gyúlékony szalma- és sövénykerítéseket bontsa le, és a tulajdonosokat kártérítse.⁵⁸⁶

A MÁV és a vasútépítő részvénytársaság 1898. április 20-án megállapodásra jutott a csatlakozó állomás ügyében. Küküllőszög állomás áruforgalma csak a Kis-Küküllő helyi érdekű vasút állomásaival való forgalomra korlátozódott. Balázsfalva lett a csatlakozó állomás.⁵⁸⁷

A vonal első szakaszát, a Küküllőszög–Bonyha közti részt 1898. június 16-án adták át az érintett települések ünneplése közepette. Érdemes megemlíteni, hogy a nem magyar falvakban Sándor János főispán német és román nyelven mondott beszédeket.⁵⁸⁸

A vasút második szakaszának, Bonyha–Sóvárad 54–102 km közti vonalrésznek a megnyitása 1898. október 2-án volt.⁵⁸⁹ A vonal ünnepélyes átadása elmaradt tekintettel Erzsébet királyné halála utáni országos gyászra. A helyi lakosság a vonatot gyászfátyollal

⁵⁸¹ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–24006.

⁵⁸² MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–30179.

⁵⁸³ Uo.

⁵⁸⁴ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–38010.

⁵⁸⁵ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–51001.

⁵⁸⁶ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–34090.

⁵⁸⁷ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–38010.

⁵⁸⁸ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1898–57452.

⁵⁸⁹ MOL. K. 229–809 csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév felülvizsgálati jegyzőkönyve. 5.

bevont nemzeti színű lobogókkal fogadta, így emlékezve meg a szeptemberben meggyilkolt Erzsébet királynéra.⁵⁹⁰

A vonal igazi helyi érdekű vasút képét nyújtotta. Ennek tudatában volt Sándor János főispán is, aki a következőket írta Marx Károlynak, a MÁV igazgatójának. *„Tegnap végre egész hosszában megnyílt a Kis-Küküllő-völgyi vasút mely a szó teljes értelmében a miénk nemcsak azért, hogy mint concessionarius maga a vármegye létesítette, de azért is, mert a vármegyét egész hosszában átszeli annak széleit a központtal összeköti, a közönség ezért őszinte lelkesedéssel fogadta is, de hát másfelől bírálhatja, kritizálja is. És persze mint amolyan vicinális sem gyorsaság, sem menetrend, sem kényelem tekintetében a vármegye szélein járó fővonalakkal az összehasonlítást ki nem állhatja.”*⁵⁹¹ A teljes vonalon a MÁV üzemkezelésében két vonatpár közlekedett a fővonalakról kiöregedett kocsikkal. Sándor Jánosnak sikerült elérnie, hogy a régi kocsik mellett mindegyik vonathoz csatoljanak egy-egy átjárós, ún. Kossuth kocsit I–II. osztályú fülkékkel.⁵⁹²

A Kis-Küküllő-völgyi vasút építési hossza Küküllőszög MÁV csatlakozó állomástól Sóvárad állomásig 102 kilométer.⁵⁹³ Küküllőszög, Zsidve, Dicsőszentmárton, Bonyha, Erdőszentgyörgy és Sóvárad állomásokon volt lehetőség vízfelvételre.⁵⁹⁴ Dicsőszentmárton központtal 1898-ban megszervezték a kolozsvári MÁV üzletvezetőséghez tartozó dicsőszentmártoni osztálymérnökséget, amely feladatköre 1906-tól a Sóvárad–Parajd vonal átadásával 113 km-re terjedt ki. Az osztálymérnökségen egy mérnök, egy irodatiszt, 7 pályafelvigyázó, 1 hídmaster és 35 pályaőr teljesített szolgálatot. A vonal osztálymérnökei voltak: Gáll József (1898–1904), Szabad Antal (1904–1906), Györfy-Bereczky László (1907–1913) és Kunovits Rudolf (1913–1918).⁵⁹⁵

A Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottságnak feladatköre a vasútvonal felülvizsgálata után megszűnt, ezért 1899. május 19-én Dicsőszentmártonban feloszlott.⁵⁹⁶ Tagjainak nagy része, a Kisküküllő-völgyi Vasúti Részvénytársaság vezetőiként vagy részvényeseiként továbbra is kapcsolatban álltak a vasútvonallal.

Még folytak a vasútépítkezések a Bonyha–Sóvárad vonalon, amikor a Kis-Küküllő-völgyi vasúti részvénytársaság felkérte Zielinski Szilárdot, hogy készítse el a Sóvárad–Parajd

⁵⁹⁰ Csíki Zoltán – Horváth István – Ozsváth Pál – Vécsei András: *Rapsóné öröksége. Tanulmányok Parajd község múltjából*. Déva, 2006, Corvin. 68.

⁵⁹¹ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 27. csomó 1898–158.

⁵⁹² Uo. 1898–168.

⁵⁹³ MOL. K. 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 6.

⁵⁹⁴ Uo. 17.

⁵⁹⁵ Horváth, 2004. 115.

⁵⁹⁶ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 41. csomó 1899–43.

vasútvonal terveit.⁵⁹⁷ Leginkább a parajdi sószállítástól remélték a vonal forgalmának növekedését.⁵⁹⁸ Az évi só-termelést a Pénzügyi Miniszter állapította meg. A parajdi sót a térség kisipara vette igénybe és nem tudta felvenni a versenyt a jobb minőségű marosújvári, dési vagy máramarosi sóval. Ezért kezdetben a Pénzügyi Minisztérium nem támogatta a vasútvonal kiépítését Parajdig.

Kis-Küküllő, Maros-Torda és Udvarhely vármegyék több éven keresztül kérték a vasútvonal tovább hosszabbítását Parajdig. Udvarhely vármegye jelezte, hogy a sóbányászat mellett a térség legjelentősebb munkahelyteremtő létesítménye a parajdi Reitter gyufagyár. A gyufagyár azonban 1899-ben Kolozsvárra költözött a megfelelő faanyag, valamint a vasút hiánya miatt. Udvarhely vármegye kérte a sókitermelés növelését, hogy a térségben új munkahelyek létesüljenek.⁵⁹⁹ A vasútvonal folytatása azonban lekerült a napirendről az újabb gazdasági válság miatt, 1900–1905 között az egész országban alig épült vasút.

Az 1902-es tusnádi kongresszuson több előadó felszólalt a Kis-Küküllő-völgyi vasút továbbfolytatása érdekében. Maga a kongresszus a kormányhoz küldött javaslataiban kiemelte a Sóvárad–Parajd vonal kiépítésének fontosságát.⁶⁰⁰ A vasút hiánya megnehezítette a Szováta-fürdőre való eljutást, amely a korabeli Magyarország egyik legkedveltebb fürdőhelyisége volt.

A vasút továbbépítését azonban végül a gazdasági érdekek tették lehetővé. Az állam növelte a parajdi bánya sókitermelését. A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű részvénytársaság elsőbbségi részvényinek tulajdonosa a Magyar Agrár és Járadék Bank biztosítva látta a vonal újabb szakaszának a jövedelmezőségét, ezért építési engedélyt kért a kormánytól.⁶⁰¹ A Sóvárad–Parajd vasútvonal közigazgatási bejárására 1905. március 3-án került sor, ekkor megállapították a vonal irányát, a feljáró utakat, hidakat és átereszeket, a szováti és parajdi állomáshelyeket.⁶⁰²

A vasútvonal megépítését Braun Gyula budapesti mérnök vállalta el. Az építési engedélyt Vörös László kereskedelemügyi miniszter 1905. november 28-án bocsátotta ki. Az engedélyes társaság kötelezte magát, hogy az engedélyokirat keltétől számított egy év alatt a pályát befejezi, és a forgalomnak átadja.⁶⁰³ Az építkezés a vonalon téli viszonyok ellenére gyorsan haladt. Két állomás létesült: Szováta rakodó állomás és Parajd vég- és mozdony

⁵⁹⁷ Uo. 26. csomó 1898–161.

⁵⁹⁸ Uo. 24. csomó 1897.

⁵⁹⁹ Uo. 30. csomó 1898–180.

⁶⁰⁰ *A Székely Kongresszus szervezete, tagjainak névsora, tárgyalásai és határozatai.* Csíkszereda, 2001, Hargita Kiadóhivatal. 166.

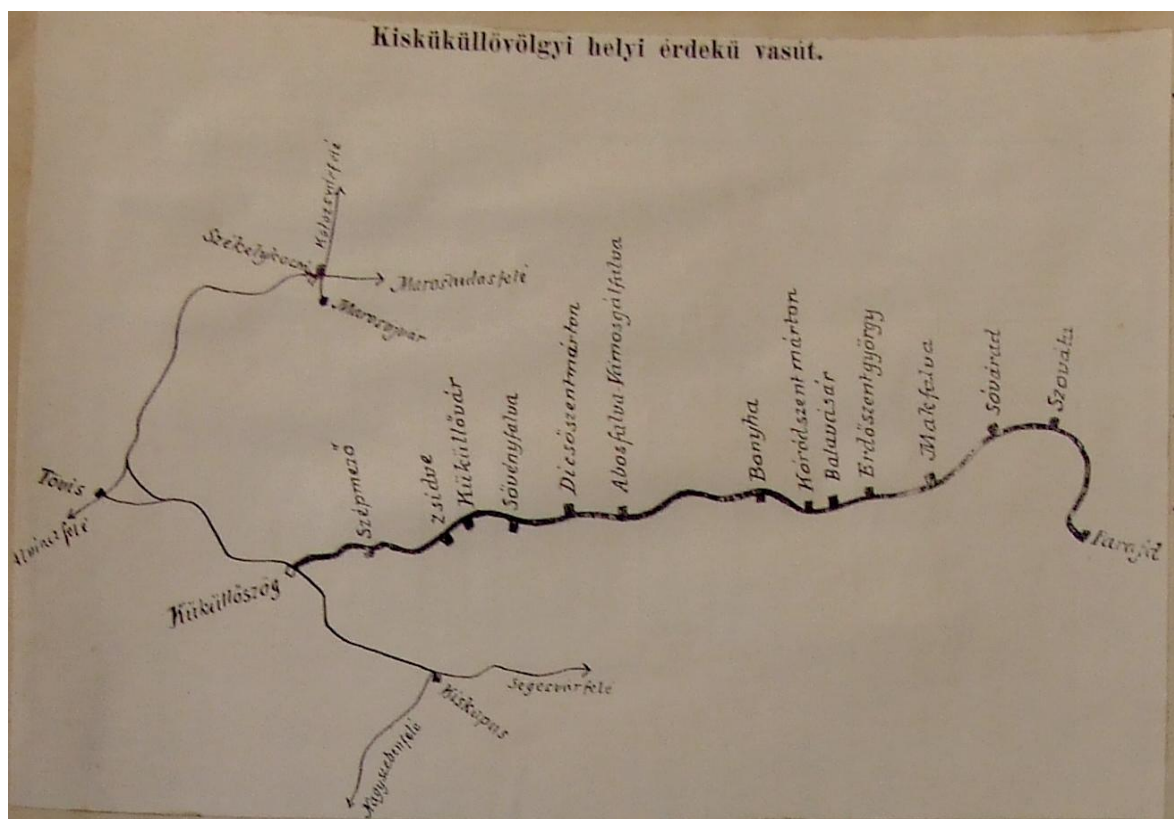
⁶⁰¹ A Sóvidék ünnepe=*Udvarhelyi Híradó*, IX. (1906. március 4.) 10. sz.

⁶⁰² A sóvárad–parajdi vasút=*Székely-Udvarhely*, XI. (1905. március 5.) 19. sz.

⁶⁰³ MOL. Z. 1527–30. doboz. 1905–236367.

állomás. Sóvárادت közbelső állomássá alakították át.⁶⁰⁴ A 11 km-es Sóvárاد–Parajd vonalrészét 1906. március 2-án adták át a forgalomnak. A völgypálya jellegű vonalon összesen 43 műtárgy készült, a legjelentősebbek a 15 méteres Szováta- és a 10 méteres Juhodpatakhidak.⁶⁰⁵

A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasútvonal, mint a fentiekben is láttuk, három szakaszban valósult meg. Megépítése által Kis-Küküllő vármegye és a Székelyföld egy részének eddig elszigetelt régiói kapcsolódtak be a vasúti forgalomba. A vasút kiépítése jelentős részben hozzájárult Dicsőszentmárton városiasodásához, Szovátának modern fürdőhelyiséggé való fejlődéséhez és a parajdi sóbányászat fellendüléséhez. A térségben újabb vasútépítkezésre a háború első évében került sor, amikor megnyílt a marostordai keskenyvágányú vasút. Ezáltal a Kis-Küküllő felső völgye kapcsolatba került Erdély egyik legjelentősebb gazdasági központjával, Marosvásárhellyel.



8.ábra. A Kis-Küküllő-völgyi vasút vonaltérképe.⁶⁰⁶

604 Uo.

⁶⁰⁵ Horváth, 1996. 184.

⁶⁰⁶ MOL. Z. 1527–30. doboz. 1905–236367.

III. 3. A magyar állam vasútépítése Székelyföldön

Az Osztrák–Magyar Monarchia korában számos vita folyt arról, hogy miért kerülték el a fővonalak Székelyföldet és miért kapcsolódott be ez a terület utoljára a Kárpát-medencei vasúthálózatba. Főként az ellenzéki képviselők részéről fogalmazódott meg az a vád a magyar kormánnyal szemben, hogy Székelyföldet elhanyagolta, nem tette meg azokat a gazdasági lépéseket, amelyek segítségével elő lehetett volna mozdítani a régió modernizációját, és vissza lehetett volna szorítani a székely kivándorlást.

A dualizmus kori magyar kormányok erdélyi vasútépítkezési politikájának fő célja az volt, hogy minél gyorsabban bevonják Erdély legjelentősebb városait és ásványlelő helyeit a magyar vasúthálózatba és vasúti kapcsolatot létesüljön Romániával, a Fekete-tengeri kikötőkkel és a Balkán-félszigettel. A szűkös anyagi források miatt a korabeli vállalkozók és mérnökök a vonalakat a folyóvölgyekben próbálták vezetni, kerülve a nehezebb terepviszonyokat, hogy alacsonyan tartsák az építkezési költségeket. A vasút irányának meghatározásánál természetesen a gazdasági és politikai lobbinak is jelentős szerepe volt.

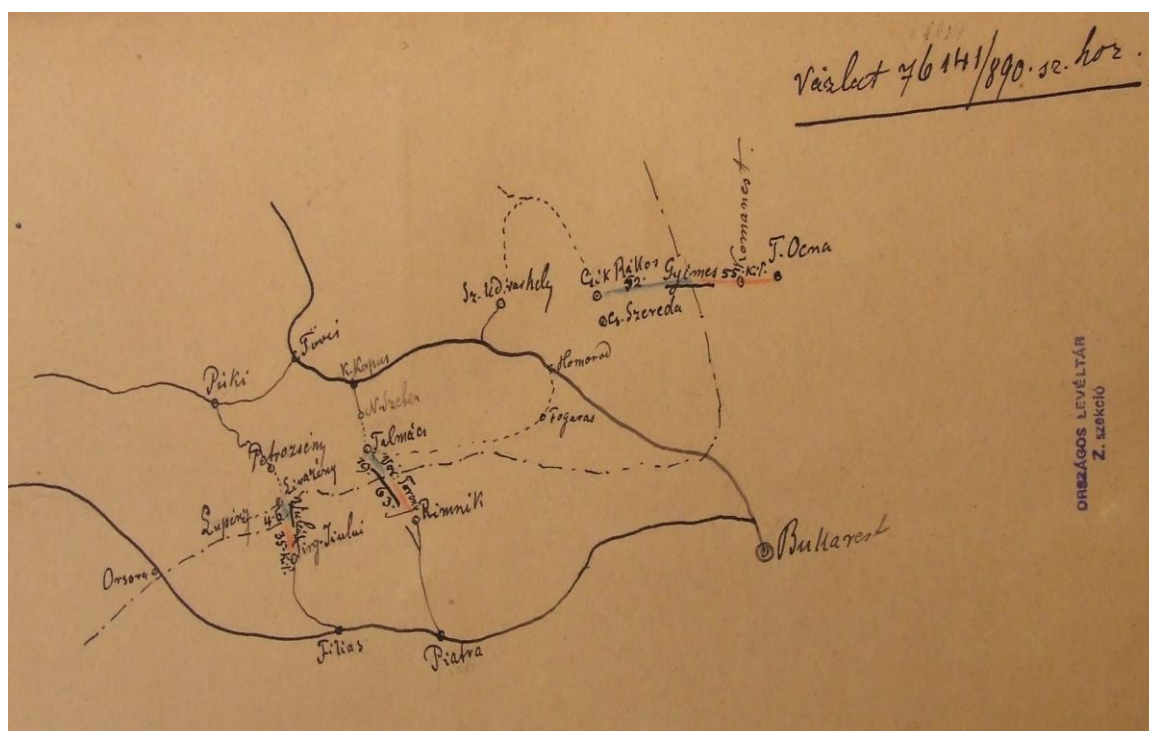
Székelyföld, Marosvásárhely kivételével nem rendelkezett nagyobb városokkal, tőkeerős polgársággal, olyan gazdasági elittel, amely politikai vagy gazdasági úton befolyásolni tudta volna az erdélyi fővonalak irányát. Másrészt Székelyföldön nem volt olyan nemzetgazdasági termék, amelyet a magyar gazdaság más területről ne tudott volna beszerezni.

A székelyföldi vasútépítés kibontakozására nagy hatást gyakoroltak a helyi érdekű vasutakról elfogadott 1880. XXXI. és azt kiegészítő 1888. IV. törvénycikkek, amelyek lehetővé tették az olcsó és a helyi érdekeknek megfelelő vasútépítkezéseket. Ahogy korábban is láttuk Székelyföldön négy helyi érdekű vasútvonal épült ki: a Marosvásárhely–Szászrégen, Héjjasfalva–Székelyudvarhely, Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely és a Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasút.

A székelyföldi helyi érdekű vasutak olyan helyeken épültek, ahol nem kellett a vállalkozóknak és építőknek jelentősebb természeti akadályokkal megküzdeniük. Csík vármegye esetében azonban természeti akadályok álltak a vasútépítők előtt, a helyi tőkének nem volt elegendő anyagi ereje a hegyi pályák építéséhez. Ezért annak ellenére, hogy számtalan terv született, ennek a térségnek a bevonása a vasúti forgalomba végül csak az állam segítségével valósulhatott meg. Ilyen esetben pedig az állami érdek határozta meg, hogy mikor és hol épüljön vasút.

Az 1880-as évek végén még úgy tűnt, hogy magánkezdeményezés útján fog csatlakozni a csíki térség a magyar vasúthálózathoz. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal átadásakor sokan azt hitték, hogy a vasút építése rövidesen folytatódni fog Székelyudvarhelytől a Libánon át Marosnyíre érintésével egészen Csíkszeredáig.

Az 1880-as években egyre erőteljesebben fogalmazódott meg mind az erdélyi társadalom, mind a kormány részéről azon igény, hogy újabb vasúti csatlakozási pontok szükségesek Romániával. A MÁV mérnökei 1890-ben megvizsgálták a vulkani, vöröstoronyi és gyimesi vasúti csatlakozási pontok lehetőségeit és kedvezően nyilatkoztak a gyimesi csatlakozásról. A vonalnak a kiindulási pontjaként Csíkrákost határozták meg, Csíkszereda város minden tiltakozása dacára. Csíkrákos ugyanis közelebb feküdt a határszélhez és kedvezőbbek voltak a magassági viszonyai.⁶⁰⁷



9. ábra. MÁV mérnökeinek vázlatrajza 1890-ből a magyar–román vasutak csatlakozási pontjairól.⁶⁰⁸

A fenti térképen is látható, hogy a MÁV mérnökök 1890-ben még a székelyudvarhelyi vasútállomásból kiindulva gondolták el a vasút tovább folytatását a román határig. Lukács Béla kereskedelmi miniszter elnökletével 1892 júliusának közepén tanácskozásra került sor Budapesten a székely vármegyék ispánjainak és alispánjainak részvételével a székely vasutakról. A megbeszélésen jelen volt Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor is, mint a székely

⁶⁰⁷ MOL. K. 229–317. csomó 2. tétel–1892–69787.

⁶⁰⁸ MOL. MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. Z. 1524–2. doboz–1890–76141.

vasút engedményesei. Az értekezleten az a döntés született, hogy két vonal fog kiépülni, egy Udvarhelytől a Libánon át Marosnyire érintésével Csíkrákos és Szépvízen keresztül a román határig. A másik pedig Szászrégentől Gyergyószentmikós és Csíkszereda érintésével Sepsiszentgyörgyig. Ekkor még az a döntés született, hogy a Székelyudvarhely–Gyimes vonal fog előbb megépülni az elkövetkező három év alatt, majd azt követően kerül sor a Szászrégen–Sepsiszentgyörgy vonal építésére. A csíki küldöttség kiemelte, hogy számára az a megoldás fogadható el, amely a vármegye minél nagyobb részét érinti.⁶⁰⁹

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1892 őszén Lukács Béla, kereskedelmi miniszternek küldött feliratában aggodalmát fejezte ki, hogy az egységes terv nélkül készülő székely vonalak nem gazdasági igényeknek megfelelően épülnek, nem célirányosak, a helytelen vasúti vonalirányoknak a hátrányai majd később fognak megmutatkozni. A székelyföldi vasutak, mint a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal és a tervezett székely vasút egy része gazdasági szempontból nem megfelelőek, mert megdrágítják a közlekedést. Ezek a vonalak déli vagy keleti irányba vannak vezetve és nem az ország szíve felé. A vasút így számos pontról lassúbb és drágább az ország belső területeinek irányába, mint a kocsin való szállítás vagy utazás. A kamara kérte, hogy a fővonalakat lehetőleg egyenes és kelet–nyugati irányba építsék ki. Három fő vonal kiépítését javasolták: Szászrégen–Maroshévíz–Gyergyótölgyes–Karácsonkő (Piatra-Neamț), Marosvásárhely–Parajd–Gyimes–román határ, Ágostonfalva–Kézdivásárhely–Sósmező–Focșani. A fővonalakat pedig helyi érdekű vasutak kötötték volna össze.⁶¹⁰ A Kereskedelmi Minisztérium azonban nem vette figyelembe a székelyföldi iparkamara véleményét, ugyanakkor egyre kevésbé látta valószínűnek, mint ahogy korábban láttuk, hogy a helyi tőke bevonásával lehessen megépíteni a gyimesi vonalat.

Lukács Béla kereskedelmi miniszter irányításával tárgyalások folytak Ugron Gáborral és Daniel Gáborral, de 1893 végére láthatóvá vált, hogy a két Udvarhely vármegyei politikus nem rendelkezik olyan pénzügyi támogatással, hogy a tervbe vett vasútvonalat ki tudják építeni. A magyar kormányt siettetette az 1891. március 14-én Romániával létrejött nemzetközi szerződés, amely értelmében 1897. november 17-ig mindkét ország két új vasúti csatlakozási pontot épít ki. Az egyiket a vöröstoronyi, a másikat a gyimesi határnál.⁶¹¹ A magyar kormányt e nemzetközi szerződés arra ösztökölte, hogy dűlőre vigye a több éve stagnáló székely vasút kérdését.

⁶⁰⁹ Még valami a csíki vasútról=*Csíki Lapok*, IV. (1892. július 27.) 32. sz.

⁶¹⁰ Román Országos Levéltár Kovászna Megyei Kirendeltség, Sepsiszentgyörgy (továbbiakban ROLKmKS.) Háromszék vármegye. Alispáni iratok. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok. 7 doboz. 1893–6361.

⁶¹¹ Horváth, 1996. 184.

A MÁV Igazgatósága 1893. február 28-án feliratban kérte a minisztériumtól, hogy minél hamarább rendeljék el a gyimesi vonal részletes tanulmányozását. A Közlekedési Minisztérium válaszában kifejtette: „*Nem igen táplálható ugyan remény arra nézve, – sőt nézetünk szerint kizártnak tekinthető – hogy a gyimesi szorosi vonal a helyi érdekesség útján megvalósítható legyen, de még ezen egészen valószínűtlen eshetőséget szem előtt tartva sem volnának ezen fontos és nagyon nehéz pálya tervezési és költségszámítási munkái másra mint a MÁV igazgatóságára bízandók, mert csak ez nyújthatja a kellő megnyugvást és biztosítékot arra nézve, hogy a szükséges műszaki műveletek megbízható és alapos feltételek és beható tanulmányok alapján készítve, idejekorán rendelkezésre fognak állani.*”⁶¹²

A Kereskedelmi Minisztérium 1893. szeptember 7-én felkérte a MÁV-ot, hogy a székely vasút valamelyik alkalmas pontjától a gyimesi szoroson keresztül a román határig vezetendő vonal nyomjelzési munkálatait kezdje el. A MÁV Igazgatósága két mérnöki kirendeltséget szervezett, az egyiknek az élére Kovacsevics Tamást nevezték ki, a máramarosszigeti vasutat építő felügyelőségtől. A másik élére Weldin Vilmos központi felügyelő került. Rajtuk kívül még ide rendelték a murányvölgyi helyi érdekű vasúttól Keller Arnold mérnököt és a Balatonszentgyörgy–Somogyszob vasúttól Bartha Lajos mérnököt.⁶¹³

Az Ugronék által készített terveket az állam átvette, majd 1894-ben a Magyar Általános Hitelbanknak adott engedélyt e vonal kiépítésére. Az engedélyezési okiratban már érezhető, hogy a fő cél a Szászrégen–Gyergyószentmiklós–Marosnyíre–Csíkrákos–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy, illetve ebből Csíkrákos környékén kiágazó gyimesi vonal megépítése. Az udvarhelyi vasút kiépítése már csak mint szárnyvonal szerepelt a tervben. Az engedélyezett vasút költségeit 24 000 000 forintban állapítottak meg. A Magyar Általános Hitelbank a MÁV-ot bízta meg a nevezett vasútvonalak megépítésével.⁶¹⁴

A Kereskedelmi Minisztérium 1894 nyarán azonban úgy határozott, hogy a székely vasutat államköltségen építi meg, így a bankot felmentette a vasút finanszírozási kötelezettsége alól.⁶¹⁵ A minisztérium rendeletben utasította a MÁV igazgatóságát, hogy a Szászrégen–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy és ebből kiágazó gyimesi vonal forgalmáról és jövedelmezőségéről tanulmányt készítsen. A MÁV emberei az egész vonalat beutazták, amely – az udvarhelyi vonalat nem számítva – 275 km hosszú, mintegy 82 települést érintene összesen 125 000 lakossal. Tehát közel 20 ezer emberrel és 20 településsel többet vontak be a vasúti forgalomba, mint az Ugron–Daniel féle tervben. A vonalon az áruforgalmat 360 000

⁶¹² MOL. K. 229–317. csomó 2. tétel–1894–16984.

⁶¹³ MOL. K. 229–316 csomó 2. tétel–1894–61603.

⁶¹⁴ MOL. K. 229–316. csomó 2. tétel–1894–36010.

⁶¹⁵ MOL. K. 229–316. csomó 2. tétel–1894–50444.

tonnában határozták meg évenként. A személy- és áruforgalomból összesen 800 000 forint bruttó éves jövedelmet állapítottak meg. A MÁV első szakaszban a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes-szorosí vonal kiépítését javasolta, amely 12 800 000 forintba került volna.⁶¹⁶

A javaslatban a MÁV rámutatott, hogy a „*Székelyudvarhelyről–Marosnyírért át Csíkrákosra tervezett vonal fontossággal nem bír és (...) csak utolsó sorban építendő, habár aránylag rövid összeköttetést létesít Gyimes felé, lévén a távolság Székelyudvarhely–Csíkrákosig csak 94 km. De figyelembe veendő, hogy e vonal csak helyi érdekű vasút gyanánt tervezetett 15–25%-nyi emelkedésekkel, igen költséges üzem és jelentékeny építési költségek mellett csak nagyon korlátozott teljesítmény képességgel fog bírni, hozzájárul ehhez, hogy a Gyimesen átírányuló forgalom Budapest irányában 772 km, míg Marosvásárhely irányában 748 km. Azon kívül a Székelyudvarhely–marosnyírei vonalrész lakatlan hegyi vidéket szelvért át nagyobb helyi forgalomra sem számíthat ami igazolja ezen vonal felett kifejezett fenti kedvezőtlen véleményünket*”.⁶¹⁷

A két székely vármegye, Udvarhely és Csík közötti vasútvonal megépítése ezáltal lekerült a napirendről. Az elmúlt több mint száz év folyamán többször felmerült ennek a kérdésnek megoldása. Számos terv készült, azonban gazdasági vagy politikai okok miatt a két székely vármegyeközpont között nem jött létre vasúti kapcsolat.

⁶¹⁶ Uo.

⁶¹⁷ Uo.

III. 3. 1. A székely körvasút első szakasza

A csíkvármegyei vasútépítkezés terén előrelépést az 1895 évi VII. törvénycikk teremtett, amely elrendelte a székely körvasút megépítését. A törvény kimondta: „*A Brassó–háromszéki h. é. vasútnak Sepsiszentgyörgy állomásából kiinduló és Csíkszeredán, Csíkrákoson, Gyergyószentmiklóson át a Marosvásárhely–szászrégeni helyi érdekű vasút Szászrégen állomásáig vezetendő vasútvonalnak, továbbá az e fővonalból a legalkalmasabb pontokon kizárólag, egyfelől a Ghymes szorosig, illetve a magyar–rumán határszélig, másfelől a Héjjasfalva–székelyudvarhelyi h. é. vasútnak Székely-Udvarhely állomásáig vezetendő szárnyvonalaknak az érdekeltségi hozzájárulások felhasználásával államköltségen leendő kiépítése ezennel elrendeltetik.*”⁶¹⁸

A kormány a tervezett vonalak közül elsőként a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasút kiépítését határozta el. A minisztérium a MÁV Igazgatóságát takarékosásra szólította fel, hogy a törvényhozás által az építkezésre megállapított 12 800 000 forint, elegendő legyen.⁶¹⁹ A MÁV az építkezések irányításának megkönnyítésére két építési felügyelőséget szervezett, mindegyiket 2–2 osztálymérnökséggel, a szükséges műszaki, irodai és kezelési személyzettel. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalrész építési felügyelőségének központja Csíkszereda volt, élén Weldin Vilmos mérnök, a Csíkszereda–Gyimes vonal építési felügyelősége Csíkszépvízen volt Rudolf Mór mérnök irányításával.⁶²⁰

A teljes vonalhossz közigazgatási bejárását követően 1895 májusában megkezdődött a vasútterülethez szükséges földterületek kisajátítása. Pályázatot írtak ki a két vonalszakasz építési munkálataira. A vasút építéstörténetének könnyebb átláthatósága érdekében külön-külön kerül bemutatásra a két vonalrész megépítése.

Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építési pályázatát 1895 nyarára írták ki. Az építkezési engedélyt *Linczer Ármin* és *Braun Gyula*⁶²¹ budapesti vállalkozók nyerték el,⁶²²

⁶¹⁸ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6569. (letöltve: 2010.02.06.)

⁶¹⁹ MOL. K. 229–509. csomó 2. tétel–1896–65404.

⁶²⁰ Uo.

⁶²¹ Linczer Ármin és Braun Gyula budapesti építészmérnökök. Mint ahogy később látni fogjuk több székely vasútvonal, illetve ipari és katonai létesítmény építkezésénél jelen vannak, mint vállalkozók.

⁶²² A vállalkozásban, mint társvállalkozók részt vettek: Bogdán Arthur sepsiszentgyörgyi takarékpénztári igazgató, Zathureczky Gyula baróti földbirtokos, Székely György kilyéni földbirtokos, Bogdán Flórián sepsiszentgyörgyi vállalkozó, Kupferstich József és Mélik Kristóf mindkettő sepsiszentgyörgyi gyártulajdonos. Felhatalmazták Linczer Ármint és Braun Gyulát, hogy őket képviseljék. (MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.)

létrehozva a „*Székely Vasutak Sepsiszentgyörgy–Csíkszeredai vonalának Építési Fővállalatát*”.⁶²³

Az építkezési szerződések megkötésére a vállalkozók és a MÁV között 1895. szeptember 28-án került sor, amit Kereskedelmi Minisztérium 1895. november 17-én jóváhagyott.⁶²⁴ A szerződés értelmében a vállalkozók a teljesített munka fejében havonként egyszer részletfizetést kaptak. Kamat nélküli előleget kaphattak az építés színhelyére szállított építkezési anyagokra, az ott használatban lévő gépekre, segédpályákra és forgalmi eszközökre. A havonként adott részletfizetések és előlegek összegei az építésvezető közegek által csak hozzávetőlegesen állapították meg. De negyedévente egyszer az építésvezető közegek és vállalkozók részletesen felmérték az elkészült munkákat, és ennek alapján készítettek egy részbeni leszámolást, ami egyben a következő részletfizetések szabályozására szolgált.⁶²⁵ A különböző munkanemekre fizetendő összeget az árjegyzékek tartalmazták. A szerződés kikötötte, hogy az elvállalt munkák végrehajtására a vállalkozóknak hazai munkásokat kell alkalmazniuk. A vállalkozók kötelesek voltak az élelmezési és italcikkek beszerzésénél és eladásánál a vasút által átszelt vidék kereskedőinek és termelőinek ajánlatait figyelembe venni. Az anyag- és szerszámbeli szükségletüket szintén belföldről kellett beszerezni.⁶²⁶

Az állomásépületek terveit a MÁV készítette. A sepsiszentgyörgyi és csíkszeredai állomásokon takarékoság miatt elhagyták a tervezett verandát, a mozdonyszínt csak 3 állásúra építették, spóroltak az újonnan épült őrházaknál. Az áruraktárak, rakodók előtt elvezető terek és rakhelyek szélességei a helyi érdekű vasutak állomásainak szabványai szerint tervezték, így takarékoskodtak az alépítményi munkákban, útterületek kőalapozásában és kavicsolásában.⁶²⁷ A sepsiszentgyörgyi állomáson így is jelentős átalakítás történt. Az egykori helyi érdekű vasútállomást kibővítették, vendéglőhelység, őrház, mozdonyszín, víztározó létesült.⁶²⁸

A vasútvonalat négy építési szakaszra osztották, ezeknek a hossza 14–17 km hossz között váltakozott.⁶²⁹ A vasútvonal építésre a történelmi Magyarország minden részéről érkeztek munkások. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszeredai Építési Fővállalat például *Pelich Filip*

⁶²³ Legújabb=*Csíki Lapok*, VII. (1895. szeptember 4.) 36 sz.

⁶²⁴ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

⁶²⁵ Uo.

⁶²⁶ Uo.

⁶²⁷ MOL. K. 229–509. csomó 2. tétel–1896–94825.

⁶²⁸ Háromszék, 1899. 288.

⁶²⁹ Csíki vasút=*Csíki Lapok*, VII. (1895. július 24.) 30. sz.

horvátországi vállalkozóval kötött szerződést a vasútépítéshez szükséges kő kitermelésére, aki nagyszámú horvát munkást hozott magával.⁶³⁰

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalon a vállalkozók a vas- és faanyagok számára rakhelyeket létesítettek Sepsiszentgyörgy, Málnás, Tusnádfürdő és Csíkszentsimon tervezett állomások közelében.⁶³¹ A vállalkozók előkészítő munkálatokat végeztek a vonal alsó szakaszain, több helyen vízmentesíteni kellett a terepet, más helyeken erdő- és cserjeirtásra került sor. Szabályozták az Olt folyó medrét 1895–1896 telén. Az építést azonban hátráltatta az 1896. április–júliusa közötti esős időjárás.⁶³²

A vasútépítkezés a fennálló akadályok ellenére gyorsan haladt előre, 1896 nyarán sikeresen megtartották Oltszem és Málnásfürdő mellett az Olt folyón átvezető vashidak terhelési próbáját.⁶³³ A vasúti sín párok 1896. október 7-én elérték Csíkszeredát. A következő nap „Csíkszeredából, mint a közeli vidékekről a lakosság apraja-nagyja sietett a vasúti állomásra megbámulni az első vonatot”. A vonat „délután fél 2 órakor érkezett be, nemzeti zászlókkal és koszorúkkal feldíszített lokomotív mintegy tíz kavicsszállító kocsival az állomásra”.⁶³⁴ Ettől a naptól Csíkszereda is bekapcsolódott a vasúti forgalomba annak ellenére, hogy a vonatközlekedés hivatalos megnyitására csak a következő év áprilisába került sor. A vállalkozók betartották az építési szerződés azon kikötését, hogy a vágányok lefektetése 1896. október 15-re elkészüljön és azon már vonatok közlekedhessenek.⁶³⁵

A két vármegye közigazgatási bizottsága, lakossága, az építkezési vállalkozók és a marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara több ízben kérték a vasút megnyitását. A minisztérium és a MÁV részéről érkező válasz visszautasító volt. Kijelentették, hogy a vasút mielőbbi megnyitása csak a vállalkozók érdeke, mert így remélnék pénzhez jutni a vasútnak a határidő előtti megnyitásáért. A vasút amúgy is csak akkor nyitható meg, mikorra a MÁV el tudja végezni a rá háruló feladatokat.⁶³⁶ A levéltári iratokból kiderült, hogy a MÁV félt attól, hogy a gyors munka miatt hiányok vannak a vonalon. A helyi hatóságok, a lakosság csak azt vette figyelembe, hogy a kavicsozás jól halad, a magas építmények befejezéshez közelednek, hogy megjelentek az első tehervagonok és mozdonyok. Az építkezések azonban olyan belső munkálatokat is szükségessé tettek, amelyek nem voltak annyira látványosak. A MÁV Igazgatósága jelezte, hogy a vonalépítésnél számos olyan munka van, ami még nem készült

⁶³⁰ Horvát munkások ügye=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. március 18.) 12. sz.

⁶³¹ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

⁶³² *A székely vasút megnyitása=Vasút*, I. (1897. április 18.) 16. sz.

⁶³³ Hídpróbák a székely vasúton=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. július 29.) 31. sz.

⁶³⁴ Az első vasúti gőzmozdony bevonulása Csík-Szeredába=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. október 14.) 42. sz.

⁶³⁵ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

⁶³⁶ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–69378.

el, mint a partbiztosítások, épületek belső vakolása, festése, kályhák, különböző belső gépészeti tárgyak felszerelése, távjelzők és távírók felállítása, útátjárók, állomási plattók kiképezése, sorompók, lejtmutatók, kilométerkarók, állomási kerítések felállítása. A munkálatok e része a kedvező időjárástól is függtek.⁶³⁷ A vonalnak a téli időszakban való megnyitását a MÁV nem tartotta szerencsésnek. A MÁV elutasította a vállalkozók azon kérését is, hogy az elkészült Sepsiszentgyörgy–Bükszád vonalat átadják a forgalomnak, mert így Bükszád állomást ideiglenes végállomássá kellett volna átalakítani, ami a költségeket emelte volna.⁶³⁸ A vállalkozók részéről azért is volt sietős a vasútvonal megnyitása, mert minden határidő előtti napért – a határidő 1897. április 30. – napi 300 forint prémiumot kaptak.⁶³⁹

Meg kell említeni, hogy a vasút – még úgy is, hogy a MÁV részben a saját érdekében lassította a munkálatokat – az akkori technikai körülmények között gyorsan megépült, mindössze 10 hónap alatt. A vonal mindvégig az Olt mentén haladt, 9 nagyállomást érintett. Összesen 72 201 méter vágányt fektettek le.⁶⁴⁰ A vasút hatszor szelte át az Olt folyót 30–40 m hosszú vasszerkezetű hidakon, ezen kívül még épült 180 darab 1–10 méter nyílású áteresztő és híd. Szükséges volt 1 200 000 köbméter kőfal építése a földcsuszamlások ellen és több helyen az Olt medrének a teljes áthelyezése.⁶⁴¹ A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal részére szükséges vasszerkezetek legyártásának egy részét a Diósgyőri Vas és Acélgyár vállalta magára, másik részét pedig a Ganz és Társa budapesti cég. A kivilágítható váltó tárcsákat a budapesti Krolupper József Részvénytársaság, a Grower-féle biztosító gyűrűket a Kirner és Társa első budapesti csavargyára készítette.⁶⁴² A vasúti munkálatok ideje alatt átlag 5000 munkás dolgozott, jelentős részük háromszéki és csíki származású. Idegen munkásokat többnyire a sziklabevágásoknál, robbantásoknál alkalmaztak.⁶⁴³ A vasútvonal építésének idejéből származó csendőri jelentésekből kiderül, hogy horvát, olasz, de lengyel vasúti munkások is dolgoztak.⁶⁴⁴ A bűnügyi jelentésekben megadott horvát vagy lengyel településneveket, ahonnan a bajba került vagy a bűnt elkövetett munkások származtak, sajnos nem sikerült beazonosítani.

⁶³⁷ MOL. K. 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 7–8.

⁶³⁸ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–63138.

⁶³⁹ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–73121.

⁶⁴⁰ MOL. K. 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 57.

⁶⁴¹ Az első szabályos nyomtávú vonat Csíkvármegyében=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. aug. 12.) 33. sz.

⁶⁴² MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–17678.

⁶⁴³ Az első szabályos nyomtávú vonat Csíkvármegyében=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. aug. 12.) 33. sz.

⁶⁴⁴ ROLKMS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 7. doboz 1896–15.

A vasút átadása még meg sem történt, de megjelentek a panaszok is. Elsősorban a vonalhoz szükséges földkisajátítások okozták a legtöbb vitát. Több csíkszeredai, csíktapolcai, és csíkszögödi lakos azzal a panasszal fordult a Kereskedelmi Miniszterhez, hogy a földjeiket erőszakkal kisajátították, a csíkszeredai törvényszéken meghatározott összeget a vasút nem akarja kifizetni és így sem föld, sem pénz. A MÁV sokallta a bíróság által megállapított 300–1400 forintot a külsőségekért, 300 forintot holdanként a tőzeges legelőkért és fellebbezett. A panaszosok kifejtették, hogy a MÁV könnyen húzza az időt, de ők, akik a földből élnek meg, ezt nem tehetik, és ha ez így megy tovább, akkor ki tudja mikor kapják meg azt a minimális összeget is az elvett földjeikért.⁶⁴⁵ A vasútépítkezések alkalmával több ilyen eset is előfordult, amelyből általában az állam egyik legfontosabb vállalkozása, a MÁV került ki nyertesén. Ezek az esetek rávilágítanak a kisemberek által elszenvedett károokra és hátrányokra. Az állam elviekben szavatolta a magántulajdon sérthetetlenségét, de ha a szükség úgy adta, akkor a saját érdekében azt lefoglalta. Az általa fizetett összeg pedig sok esetben nem érte el a földterület tényleges értékét és a földfoglalás, illetve a pénz kifizetése közt sok idő telt el a magánszemélyek kárára.⁶⁴⁶

A két vármegye közigazgatási bizottsága több alkalommal panaszt tett mind a belügyi, mind a kereskedelmi miniszternél, hogy a vállalkozók az építkezés alkalmával tönkreteszik a vármegyei utakat, vagy a tényleges engedély megérkezése előtt önkényesen úthelyezéseket végeznek. Csík vármegye alispánja feliratban panaszolta a kereskedelmi miniszternek, hogy a vállalkozók a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda utat a 81–83-as kilométerek között áthelyezték, de csak kisáncolták, és durva kővel látták el, viszont nem borították be zúzott kavicssal így nehéz a közlekedés rajta. Az úton végzendő további javításokat pedig a vármegyének kellett elvégeznie. Ugyanakkor az út feletti meredek oldalon, Zsögödnél kőbányát nyitottak és az onnan legurított kövek veszélyeztették a közúti közlekedés biztonságát. A MÁV felügyelősége ezért a zsögödi bányát 1896. december 12-én beszüntette, hozzá kell tenni, hogy erre az időpontra a nagyobb munkálatok be is fejeződtek.⁶⁴⁷ Az építkezések számos olyan gondot vetettek fel, amelyre a helyi közigazgatás és lakosság nem volt felkészülve. Ezek több-kisebb súrlódáshoz vezettek a vasútépítkezőkkel és magával a MÁV-val. A vasútépítkezés volt az első olyan építkezés, amely erőszakosan „betört” a kisebb-nagyobb

⁶⁴⁵ MOL. K. 229–626. csomó 2. tétel–1897–18529.

⁶⁴⁶ Gidó Csaba: A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20. század fordulóján. In: *A Csíki Székely Múzeum évkönyve 2007–2008.* (sorozatszerk. Murányi János) Csíkszereda, 2008, Csíki Székely Múzeum–Pro-Print Kiadó. 119. (továbbiakban: Gidó 2008a.)

⁶⁴⁷ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–73220.

közösségek addigi zárt világába. A vasút átalakította a közösségek közvetlen környezetének tájképét, néha akadályt gördített a hagyományos közlekedési eszközök és formák elé.

A helyi közigazgatás nem mindig tudott napirenden lenni a vasútépítkezéseken történetekkel, ezért az ott elkövetett visszaéléseket néha későn reagálta le, ami által a tekintélye is csorbult, és a vasút nemcsak a modernizáció szimbólumaként, hanem egy erőszakosan behatoló eszközként is megjelenik a lakosság tudatában.

A vasútállomást a törvényhatósági úttal összekötő utak kiépítése helységenként változott. Egyes helyeken a MÁV, más helyeken a törvényhatóság, a vármegye közösen építette és tartotta fenn. Bükszád esetében az út kiépítésének és fenntartásának feladatkörébe bevonták a Mikes-féle üveggyár tulajdonosait, Tusnádfürdő esetében a fürdő-szövetkezetet.⁶⁴⁸ Csíkszereda város pedig vállalta, hogy a vasútállomáshoz vezető utakat saját költségén kőalappal, kavicsolással és szükséges műépítményekkel látja el, és ahol lehetséges, 8 méter szélességgel építi ki és tartja jó karban.⁶⁴⁹

A MÁV Igazgatósága és a vállalkozók közötti levélváltások a vonal megnyitási időpontjáról egyre élesebb hangot ütöttek meg. A MÁV rámutatott, hogy a műtanrendőri bejárás határidejét előre már három héttel rögzíteni kell, hogy a még nem teljesen száraz épületeket ki lehessen melegíteni, hogy a lakhatási engedélyeket jóváhagyják, a budapesti és brassói szertárakban raktározott pálya-felszerelési tárgyak és a vonalszemélyzet megérkezzen, a csíkszeredai állomást pedig ideiglenesen végállomásnak kell kialakítani.⁶⁵⁰

A „székely vasút” műtanrendőri bejárása végül 1897. március 29–30. között történt meg *Barthos Károly* miniszteri biztos vezetésével. A bizottságban képviseltette magát a vasúti és gőzhajózási felügyelőség, a posta és távírda igazgatósága, a MÁV kolozsvári üzletvezetősége, a két vármegye közigazgatási bizottsága, a háromszéki helyi érdekű vasút igazgatósága és az építési fővállalat.⁶⁵¹

A MÁV Igazgatósága a vasútvonal megnyitásának feltételül kérte, hogy semmi igényre ne nyújthasson alapot az a körülmény, hogy a vonal forgalomba helyezése a kitűzött határidő előtt történik. Az építkezési vállalkozók ebben a kérdésben nem akartak állást foglalni.⁶⁵² A vasút megnyitása után, 1897. áprilisában a vállalkozók, Linczer Ármin és Braun Gyula feliratban fordultak a Kereskedelmi Minisztériumhoz, ebben kifejezték, hogy ők már 1896. decemberére üzemképes állapotba tudták volna hozni a vonalat. Kérték, hogy

⁶⁴⁸ MOL. K. 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 17.

⁶⁴⁹ Uo. 19.

⁶⁵⁰ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1897–4959.

⁶⁵¹ A székely vasutak műtanrendőri bejárása=*Csíki Lapok*, IX. (1897. március 31.) 13. sz.

⁶⁵² MOL. K. 229–626. csomó 2. tétel–1897–22088.

részesüljenek díjazásban, mert határidő előtt elkészítették a vasutat és kénytelenek voltak több mint három hónapon keresztül a vonalat és melléképületeket őriztetni.⁶⁵³

A MÁV igazgatósága ezzel szemben kijelentette, hogy az építkezési vállalat decemberben még nem készült el a távíró berendezéseket magába foglaló épületekkel, így hamarabb nem lehetett a vonalat megnyitni. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalszakasz átadásának határideje 1897. április 30. volt, a MÁV azt méltányosnak tartotta, hogy a vállalkozók április 5-től 30-ig napi 300 forint, azaz összesen 7500 forint jutalékot kapjanak, de a többi igényüket megalapozatlannak tartotta.⁶⁵⁴

A MÁV Igazgatósága és a kormány, ahogy korábban is láttuk, nem siettetette a vonalszakasz megnyitását a határidő előtt, hiszen ez számára csak plusz kiadást jelentett volna. Ezért részben arra hivatkozva, hogy téli időjárási körülmények között nem lehet műtanrendőri bejárást elrendelni, részben pedig arra, hogy nincs minden melléképület elkészülve, csak a megnyitás határidejéül kitűzött hónapban engedélyezte a vasútvonal megnyitását.

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasút ünnepélyes megnyitására 1897. április 4-én került sor. Az ünnepségen jelen volt a kormány részéről *Dr. Dániel Ernő* kereskedelmi miniszter, *Josipovics Imre* horvát miniszter, *Vörös László* kereskedelmi államtitkár, a MÁV igazgatósága, több országgyűlési képviselő és a két vármegye előljárói. A Háromszék területén haladó vasútvonal megtekintése után a magas rangú vendégeket Csík vármegye előljárósága a vármegye első vasútállomásán, Tusnádfürdön fogadta, majd a vonat tovább folytatta útját. A vonat délután érkezett Csíkszereda állomásra, ahol a „*nemzeti zászlókkal és fenyőgallyakkal díszített vonat mozsárlövések között berobogott a több száz főre rugó helybeli és vidéki lakosság sűrű éljenzése és örömrivalgása között.*”⁶⁵⁵

A nagy nap érdekes színfoltja volt, hogy az illusztris vendégek fogadására Csíkszeredából a tusnádi állomásra utazott küldöttségnek három órát kellett várakoznia, amely idő alatt szórakozás hiányában a küldöttség tagjai megmérgettek a málha mérlegen. Az eredményt leköszölte a *Csíki Lapok*, a 46 küldöttségi tag összesen 4134,20 kg-t nyomott, átlag 89,87 kg jött ki. A lap ironikusan jegyezte meg „*ebből az is látható, hogy a küldöttség tagjai nemcsak numecantur, hanem ponderantur.*”⁶⁵⁶

⁶⁵³ MOL. K. 229–626. csomó 2. tétel–1897–26721.

⁶⁵⁴ Uo.

⁶⁵⁵ Megnyitási ünnepély=*Csíki Lapok*, IX. (1897. április 7.) 14 sz.

⁶⁵⁶ Mennyit nyomott a küldöttség?=Uo.

Másnap 1897. április 5-én megindult a rendes vasútközlekedés Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy között. Ezzel az utolsó székely vármegyeközpont is bekapcsolódott az ország vasúti vérkeringésébe. A Csíkszereda–Gyimes vonal építéséhez szükséges anyagszállítást nagyban megkönnyítette, hogy a vasút elérte Csíkszeredát.⁶⁵⁷

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1898. június 17–19 között felülvizsgálta a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonalat. A jegyzőkönyvből kiderült, hogy számtalan helyen hiányosságokat találtak. A föld és sziklamunkáknál a töltések és bevágások termőfölddel való borítása, a gyepburkolatok, sövényfonások, kövezett védművek több helyen hiányoztak. Ezeket a vállalkozóknak saját költségükön kellett pótolniuk.⁶⁵⁸ Az építkezési vállalkozóknak az alépitményi munkákra átlag 1 évet, míg a felépitményekre 3 év jótállást kellett vállalniuk. A vállalkozók azonban elégedetlenek voltak, és nem voltak hajlandóak aláírni a MÁV által felvett jegyzőkönyvet. Úgy érezték, hogy a felülvizsgáló bizottság egyoldalúan döntött és nem értékelte azokat a plusz munkákat, amiket a vonal mentén végeztek. A vonal megnyitását követő években több levélváltásra került sor a vállalkozók és a MÁV között, végül 1900. január 10-én megegyezés jött létre és ennek alapján a vállalkozók visszavonták mindenféle követelésüket.⁶⁵⁹

A Csíkszereda–Gyimes vonal

A Kereskedelmi Minisztérium először a gyimesi szoroson átvezető vasút tervének kidolgozásához fogott, tekintettel a vonal hegypálya jellegére. A gyimesi vasút a korabeli Magyarország legdrágábban épülő vonalszakasza volt, kilométerenként 300 000 ezer forintba került.⁶⁶⁰ A MÁV igazgatósága, hogy nehogy a tervezett lóvészi alagút építése az egész vonalrész üzembe helyezését hátráltassa, már 1894. október 5-én elkezdte az Olt és Tatros vízválasztóját áttörő alagút fúrási munkálatait.⁶⁶¹ A munkálatok irányítója Kain Albert mérnök volt.⁶⁶²

⁶⁵⁷ MOL. K. 229–626. csomó 2. tétel–1897–32736.

⁶⁵⁸ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–44249.

⁶⁵⁹ MOL. K. 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1899. 73.

⁶⁶⁰ A csíki vasút–*Csíki Lapok*, VII. (1895. február 27.) 9. sz.

⁶⁶¹ Kain Albert: A székely vasutak Csíkszereda–Gyimesi szoros vonalrészének építése, különös tekintettel a lóvészi alagútra. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. Budapest, 1897. 31 évf. 8. füzet. 344. (továbbiakban: Kain, 1897.)

⁶⁶² Kain Albert (1858–1909) mérnök, főként alagútépítésre szakosodott. Több vasútépítésnél vett részt: Buda–Újszöny (ma Komárom) vonal (1882–1884), Máramarosziget–Körösmező–országhatár vasútvonal (1892–1895), Csíkszereda–Gyimes szoros–határszéli vonal (1895–1897), Fiume–brajdiczai vonal (1899–1900), Pozsonyi alagút (1900–1903), Nagyberezne–Uzsok–országhatár vonal (1903–1905), Déda–Gyergyószentmiklós

A Csíkszereda–Gyimes vasútvonal építési pályázatára összesen hét ajánlat érkezett. A versenytárgyalást 1895. június 15-én tartották meg, az 51 kilométer hosszú pálya építése 5 425 809 forint összegért volt kiírva. Az összes pályázó ajánlata ezt lényegesen túlhaladta.⁶⁶³ A legkedvezőbb ajánlatot Auspitz Gyula mérnök, vállalkozó tette, aki a fent jelzett időig két kisebb helyi érdekű vasút, a Csákovár–Bóka és Kecskemét–Fülöpszállás vonalak építésénél volt jelen. A MÁV nem tartotta elég tapasztaltnak a vállalkozót egy hegyi pálya megépítésére.⁶⁶⁴

A MÁV választása *Gross A. Bischof* bécsi vállalkozó cégre esett, amely 5 627 190 forintért vállalta az építkezések elvégzését.⁶⁶⁵ A cég megnyerte vállalkozó társként *Fischer Henrik* budapesti vállalkozót. Mellettük szolt, hogy jelentős pénzügyi tőkével, megfelelő felszereléssel és széleskörű tapasztalattal rendelkeztek a nehéz hegyi vasútpályák építésében. A vállalkozók korábban együtt dolgoztak a Máramarossziget–Körösmező–határszél vonalon, ezért nem véletlen, hogy a gyimesi pálya több műtárgya ennek a vasútnak az alapján készült el.⁶⁶⁶

A vállalkozók és a MÁV 1895. július 24-én megkötötte a szerződést, amelyet 1895. szeptember 11-én a kereskedelmi miniszter jóváhagyott.⁶⁶⁷ A tervezett vasút Csíkszeredától az Olt folyó baloldalán haladt északi irányba Madéfalva állomásig. Elhagyva az állomást, a vonal az Olt egyik mellékvölgyének, a Rákos-pataknak a mentén haladt, annak jobb lejtőjén kapaszkodott fel és számos mély oldalvölgyet szelt át, közben irányát északkelet, majd kelet felé változtatva érintette Csíkszentmihály állomást, Ajnád és Lóvész kitérőket. A vonal elhagyva a Rákos-patak völgyét északkelet irányban elérte az Olt és Tatros folyók közötti vízválasztó gerincet és a lóvéshi alagúton át kijutott a Görbe-patak jobboldali lejtőjére, hogy majd keleti irányban folytassa útját. Rövidesen elérte a Tatros folyó völgyét, azt hatalmas kanyarulattal áthidalva a folyó jobbpartjára tért és északkeleti, majd keleti és délkeleti irányban haladva érintette Gyimesfelsőlok, Gyimesközéplak állomásokat. A vonal ismét áthaladt a Tatros folyón és annak bal partján elérte Gyimesbükk egykori határállomást, amelyből kijutva még egyszer áthaladt a Tatros folyó felett, hogy végül a Gyimesi szoroson át az utolsó 30-as vasúti őrházta maga mögött hagyva 50,9 km-re Csíkszeredától Moldva területére érjen.

vonat (1906–1907), Észak-Balaton vidéki vonat (1907–1908), Budapesti pályaudvarok (1908–1909). <http://www.ita-hun.hu/publikaciok/szabo/kain-albert.pdf>. (letöltve: 2010.07.09.)

⁶⁶³ MOL. MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. Z 1524–2. doboz 1895–93062.

⁶⁶⁴ Uo.

⁶⁶⁵ Uo.

⁶⁶⁶ Uo.

⁶⁶⁷ Uo.

A vasútvonal Csíkszereda állomás 659 m tengerszinti magasságáról indult ki, a vonal Madéfalva állomásig 7‰, Szentmihály állomásig 14‰, majd Ajnád és Lóvész kitérőig 25‰-es emelkedéssel haladt. A vasútvonal a lóvész alagútban érte el az 1012 m magasságot. Innen a vasútvonal 15–25‰-es esésben haladva érte el a határszél, amely 688 m magasban volt található. A vasútvonal Csíkszereda állomástól az alagútig 28 km hosszúságban 343 métert emelkedett, majd a határszélig lévő 22 km-en 313 méter esést tett meg.⁶⁶⁸

A munkálatok irányítása a csíkszépvízi építési felügyelőségről történt, ahol volt: egy felügyelő, mint vezető, egy helyettes, egy főmérnök, négy mérnök, segédmérnök és gyakornok, két díjnok. Terepen: két osztálymérnök, tizenöt mérnök, illetve segédmérnök, mérnökgyakornok, két díjnok. A kisajátítási szolgálatnál: három földmérő és egy díjnok. A MÁV az alépítményi munkálatoknak csak egy részét adta ki vállalkozóknak.⁶⁶⁹

A vas- és faanyagok beszerzése és a helyszínre szállítása komoly nehézségeket okozott. A Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonal megnyitása előtt az építkezési anyagot a székelyudvarhelyi vasútállomásról kellett közúton elszállítani az építkezési színhelyre. A vas- és acélanyagok szállítási költsége a Diósgyőri Vas és Acélgyártól Székelyudvarhelyig 619,3 kilométeren és mintegy 750 kocsirakományra kiszámítva 8 895 forintot tett ki. Jelentős mennyiségű faanyag érkezett Kolozsvárról Székelyudvarhelyre, mintegy 530 kocsirakomány, ami összesen 4 355 forintba került. A fa- és vasanyagok raktározása Székelyudvarhelyen 2 677 forintba került. A Székelyudvarhelyről Csíkszeredáig való szállítás 65 480 forint 50 krajcárba, míg Gyimesfelsőlokig 87 684 forint 90 krajcárba került.⁶⁷⁰ A fenti számadatokból látszik, hogy a közúti szállítás többbe került Székelyudvarhelytől a munkatelepig, mint a több száz kilométernyi távolságból a termelési egységtől vasúton Székelyudvarhelyig.

A magyar vasútépítés egyik legnagyobb megvalósításának lehet nevezni a természeti akadályokkal teletűzdelt Gyimesi határszélig vezető vonal megépítését. A vasút mindvégig nehéz terepviszonyok közt haladt, ezért alagutak fúrása, völgyhidak építése vált szükségessé. Itt épült Magyarország egyik leghosszabb alagútja, a 1222 méteres lóvész alagút.⁶⁷¹ Az alagút délnyugati (bejárat) oldalán 1894. október 5-én, az északkeleti (kijárat) oldalon 1894. október 12-én kezdődtek el a munkálatok. Az alagút fúrásánál dolgozó bányászok munkacsoportjai kezdetben 12 órát dolgoztak, tehát naponként kétszer váltották egymást. A nehéz munkakörülményekre való tekintettel 1895. január 1-től azonban három váltásban

⁶⁶⁸ Kain, 1897. 342.

⁶⁶⁹ Uo. 343.

⁶⁷⁰ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–2779.

⁶⁷¹ A történelmi Magyarország területén csak a Károlyváros–Fiume vonalon lévő Kupják alagút volt hosszabb a 1225 méterével. (Kain, 1897. 344.)

dolgoztak 8–8 órai munkaidőt.⁶⁷² Egy-egy csoport 4–4 bányászból és egy görgő kocsi-
(csillével) dolgozó két szállító munkásból állt. A lóvési alagút volt az első magyar alagút,
amelyet teljes hosszában szabálytalan terméskővel falaztak ki. A magyar alagutaknál ugyanis
addig faragott kőveket alkalmaztak a falazáshoz. A tárna áttörésére 1896. április 5-én került
sor, a kezdetleges eszközök használatának dacára a két oldalról kitűzött irány között csupán 8
mm eltérés volt.⁶⁷³ A falazáshoz a brassói cementgyárból származó portland cementet
használtak. Az alagútnál olasz munkások dolgoztak, és Erzsébet királyné tiszteletére egy
kőtalapzaton táblát helyeztek el.⁶⁷⁴

A Csíkszereda–Gyimes vonalon 5 nagy völgyhíd épült. A Karakó-völgyi híd,⁶⁷⁵
264,15 m hosszú, két pilléren nyugszik, a középső nyílás vasszerkezete 102,22 m, ehhez
mindkét oldalt egy-egy 51,36 m-es vasszerkezet csatlakozik, amelyeket az egyik oldalon
három, a másik oldalon két 8 méteres boltozat tart.⁶⁷⁶ A hidat (lásd a 11 és 12-es mellékletet)
méltán tartották a korabeli Magyarország egyik legnagyobb és legszebb völgyhídjának. A
völgyhíd építését Végh Ferencz szakaszmérnök vezette, aki majd később a Déda–
Gyergyószentmiklós vonalnak lett építési osztálymérnöke.⁶⁷⁷ A Karakó völgyhídhöz 5 és fél
km utat kellett építeni, szabályozni kellett a Karakó patakot. A völgyhíd építése 1895.
szeptember 11-től 1896. december 1-ig épült és 531 000 forintba került.⁶⁷⁸ Érdekes
megemlíteni a Ladók-völgyi viaduktot, (lásd a 13-as mellékletet) amelynek modellje az 1896-
os budapesti millenniumi kiállításon is szerepelt, mint az egyik legszebb kőboltozatos híd. A
híd 112 m hosszú. A pályaszín magassága a völgy legmélyebb pontja felett 31 m.⁶⁷⁹ A Ladók
kőboltozatos völgyhidat Ofner Ede mérnök tervezte és mindössze hét hónap alatt épült
meg.⁶⁸⁰ A völgyhíd két ellenfalon és hat pilléren nyugvó, hét egyenként 12 méter nyílású
teljes félkört képező boltozatból állt. A pillérek alig 3 m mélységben fekvő gneisz sziklára

⁶⁷² Kain, 1897. 345.

⁶⁷³ Uo. 354.

⁶⁷⁴ Bilibók Ágoston: *A Csíkszereda–Gyimesbükk vasútvonal története*. Csíkszereda, 2005, k.n. 70.
(továbbiakban: Bilibók, 2005.)

⁶⁷⁵ A Karakó völgyhidat 1916-ban a visszavonuló magyar csapatok a román csapatok betörésekor
felrobbantották, 1917-ben az osztrák-magyar hadsereg helyreállította. A hidat az uralkodóról Károly hídnak
nevezték el. A völgyhidat 1944. szeptember 6-án a visszavonuló német-magyar csapatok felrobbantották. A
háború után eredeti állapotában nem lehetett helyreállítani, új beton völgyhíd épült, amelyet 1946. november 10-
én adtak át a forgalomnak. Lásd bővebben: Bilibók, 2005. 78–88.

⁶⁷⁶ Bottenstein Gyula: A Karakó-völgy áthidalása. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1898. 32
kötet. 8 füzet. 328. (továbbiakban: Bottenstein, 1898.)

⁶⁷⁷ MOL. Z. 1524–5. doboz. Bizalmas iratok–1907–54219

⁶⁷⁸ Bottenstein, 1898. 338.

⁶⁷⁹ Kain Albert: A székely vasutak csíkszereda–gyimesi vonalának néhány műtárgya. In: *Magyar Mérnök és
Építész Egylet Közlönye*, 1897. 31 köt. 9 füzet. 372.

⁶⁸⁰ Uo. 378.

voltak alapozva. Mind a hat köpillér egyforma szélességgel készült, ezért valamennyi boltozatot egyidőben falazták fel.⁶⁸¹

A 30 méter nyílású Tatros híd (lásd a 14-es mellékletet) vasszerkezete a Károlyváros–Fiume vasút Licanka völgyhíd terve szerint készült, míg a 15 méter nyílású másik kisebbik Tatros híd a Máramarossziget–határszéli vasút Fejes patak hídja alapján készült.⁶⁸² A vasútépítkezések alkalmával az utolsó magyar 30-as vasúti őrház (lásd a 17-es mellékletet) közelében lévő hegyi lépcső kezdőpontját kénytelenek voltak a határral párhuzamosan némileg eltolni.⁶⁸³ 1900. július 21-re a régi falépcső helyett 96 fokú új kőlépcső készült, amely a „Kőorr” nevű hegyi csúcson lévő Rákóczi-várhoz vezetett.⁶⁸⁴

A vasútépítkezéseket hátráltatta, hogy 1896–1897 telén, majd 1897. augusztus és szeptember hónapokban több helyen töltéscsúszás történt. Ezeken a helyeken szivóárkokat kellett építeni. A tőzeges, süppedékes területeket feltöltötték, a talajvíz elvezetésére vízelvezető aknákat ástak. A vonalat, hogy az előírt határidőre elkészítsék, éjjel-nappal dolgoztak a munkások.⁶⁸⁵ Összességében a Csíkszereda–Gyimesi vonalon 61 289 méter vágányt fektettek le, beleszámítva ebbe az állomási vágányokat is.⁶⁸⁶

A vonal látványosságai közé tartoznak az állomásépületek is, elsősorban Gyimesbükk hatalmas állomásépülete, (lásd a 16-os mellékletet) amely a MÁV magasépítési osztályának főépítésze, Pfaff Ferenc⁶⁸⁷ és munkatársainak tervei szerint épült. A vasútüzem és vámkezelés miatt egyaránt nagy épületre volt szükség. A 34 ablaktengelyes, 100 méternél hosszabb épülettömb Pfaff Ferenc egyik legsikerültebb alkotása.⁶⁸⁸ A vasútállomás 2 km távolságra épült a magyar–román határtól. Az állomáson rendezték be a határvám, rendőri, közegészségügyi, állategészségügyi, posta és távírda szolgáltatásokat. A két ország vámhivatala közösen használta az épületet. Erre hasonló példát találunk a predeali és vöröstoronyi vasúti határállomásoknál. A történelmi Magyarország legnagyobb határállomása létesült Gyimesbükkön, szinte városi rangra emelte a kicsi határmenti községet.

A Csíkszereda–Gyimesi vasútvonalnak a forgalom előtti megnyitására 1897. október 18-án került sor.⁶⁸⁹ Az első vonattal egy egész csapat csángó utazott, ki akarták próbálni az új

⁶⁸¹ Görög Sándor: *A vasutak építése*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 31-32.) 104.

⁶⁸² MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–28914.

⁶⁸³ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–6000.

⁶⁸⁴ A gyimesi határlépcső átvétele=*Csíki Lapok*, XII. (1900. július 25.) 30. sz.

⁶⁸⁵ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–74591.

⁶⁸⁶ Uo.

⁶⁸⁷ Pfaff Ferenc (1851–1913) a magyar vasúti építészet kimagasló egyénisége. Nevéhez fűződik többek között a Piski, Arad, Nagykároly, Szatmárnémeti és Kolozsvár vasútállomások tervezése, illetve átépítése.

⁶⁸⁸ Bilibók, 2005. 102.

⁶⁸⁹ A gyimesi vasútvonal=*Csíki Lapok*, IX. (1897. október 13.) 41 sz.

masinát „mert még soha sem láttak hegyeik között olyan masinát, mely lóvak nélkül visz egy sereg vasúti kocsit.”⁶⁹⁰ Kezdetben egy vonat, majd a következő évtől két vonat közlekedett a határállomás és Csíkszereda között. A román fél nem építette ki a határidőre a rá eső részt. Így a magyar oldalon kiépült másfél kilométeres pályarészt a Csíkgyimes állomástól a határig csak a román vonalrész befejezése után adták át hivatalosan.⁶⁹¹ A romániai csatlakozás elmaradása miatt 1898-ban a csíkgyimesi állomáson igazi végállomás hangulat uralkodott. „A gyimesi felvételi épületben a romániai csatlakozás elmaradása miatt alig lakott egy-két család, a nagy épület nagyjából az egész tél alatt fűtetlen maradt és nem lett kellőleg gondozva és természetes, hogy egy új épületben, mely évekig lakatlan és fűtetlen maradt, az asztalos munka, a padlózatok, stb. szenvednek, sőt el is romlanak.”⁶⁹²

A román oldalon a vasútépítkezés 1898 második felében érte el a magyar határt. A Târgu-Ocna (Aknavásár)–Gyimes 40 km hosszú vasútvonalat három olasz vállalkozó végezte olasz, horvát és bolgár munkásokkal. Az építkezéseken „székely munkások kevesen vannak, bennszülött oláhok még kevesebben.”⁶⁹³ A szünnapokon a vasúti munkások Gyimesbe utaztak, a helyi lap szerint a gyimesi kocsmák színültig voltak vasárnapokon. A *Csíki Lapok* dicsérte a román oldalon készített hidakat, leginkább az olasz vállalkozók munkáját, de kritizálta az állomásokat és őrházakat, amelyeket tákolmányoknak nevez.⁶⁹⁴ A Gyimesbükk–Palánka–Comanesti (Kománfalva)–Târgu-Ocna (Aknavásár) vasútvonalat végül 1899. április 6-án adták át a forgalomnak, így közvetlen kapcsolat teremtődött a szomszédos Romániával.⁶⁹⁵ A vasúti csatlakozás ünnepélyes pillanatáról a *Brassói Lapok* a következőket írta. „A megnyitásnál a román kormány részéről Brătianu János közmunkaügyi miniszter, Brătianu volt miniszterelnöknek a fia is jelen volt. (...) A román miniszter vonatának mozdonya magyar lobogókkal volt díszítve. E figyelem viszonzásául az állomás főépületére román lobogót tűztek. Az állomáson a magyar királyi államvasutak igazgatósága részéről Robitsek Sándor miniszteri tanácsos, az építési főosztály igazgatója üdvözölte a román minisztert.”⁶⁹⁶

⁶⁹⁰ Uo.

⁶⁹¹ MOL K. 229–626. csomó 2. tétel–1897–62927.

⁶⁹² MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–74591.

⁶⁹³ A gyimesi csatlakozás=*Csíki Lapok*, X (1898. szeptember 21.) 38. sz.

⁶⁹⁴ Uo.

⁶⁹⁵ Tîrgu-Ocna (Aknavásár)–Palánka vonalat Elie Radu mérnök (1853–1931) tervezte. www.csc.matco.ro/eradu.html, (letöltve: 2011.03.11) Kezdetben naponta egy vonatpár közlekedett. Brassóból délelőtt 8:50 perckor induló 7812 vonat Gyimesről Palánka felé este 7:27-kor induló 200 számú román személyvonathoz, míg a Palánkáról Gyimesre délelőtt 10:10 perckor érkező 199 számú román személyvonat a Gyimesről induló és este 6:49 perckor Brassóba érkező 7913 számú vonathoz nyert közvetlen csatlakozást. (A romániai vasút megnyitása=*Csíki Lapok*, XI. 1899. április 12. 15. sz.)

⁶⁹⁶ Magyar–román vasút=*Brassói Lapok*, V. (1899. április 8.) 80. sz.

A MÁV 1899-ben a gyimesi állomáson pénzváltó bérloői állást szervezett, a bérloőtől megkívták, hogy tökéletesen beszélje a magyar, román, német és francia nyelveket, illetve ismerje a különböző országok pénznemeit. A pénzváltót az állomás előcsarnokában rendezték be a pénztárral szemben, a pénzt a napi tőzsde árfolyam szerint kellett beváltani. A vasúti vendéglőben lehetett fizetni idegen pénzzel is.⁶⁹⁷ A román vasút megnyitása hatására Csíkszeredában Pénzváltó Bank létesült Gál József és Balázs Dénes neve alatt, ahol mindenféle idegen pénzt, értékpapírt, bel- és külföldi sorsjegyeket lehetett venni vagy eladni. Korábban csak Brassóban volt pénzváltó.⁶⁹⁸

Még az 1895-ös évben a Kereskedelmi Minisztérium megszervezte a kolozsvári vasúti üzletvezetőségének keretében működő csíkszeredai vasúti osztálymérnökséget. Az osztálymérnökség hatásköre Gyimestől Sepsiszentgyörgyig terjedt összesen 114 km-en. Az osztálymérnökségen átlag egy-két szakaszmérnök, egy irodatiszt, egy gyakornok, 8 pályafelvigyázó, 48–52 pályáőr teljesített szolgálatot. Pályafelvigyázói székhelyek voltak: Csíkszereda, Lóvész, Csíkgyimes, Szépvízszentmihály, Sepsibodok, Bükszád és Tusnád. Az osztálymérnökség vezetői voltak: Szokoly István (1896–1904), Ferenczy Géza (1904–1908) és Aczél Ödön (1908–1918).⁶⁹⁹

⁶⁹⁷ Pályázati hirdetés=*Csíki Lapok*, XI. (1899. február 8.) 6. sz.

⁶⁹⁸ Pénzváltó-Bankot=*Csíki Lapok*, XI. (1899. április 12.) 15. sz.

⁶⁹⁹ Horváth, 2004. 115.

III. 3. 2. A székely körvasút befejezése

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasútvonal építésekor senki sem gondolta, hogy több mint hét évnek kell eltelnie mire újra vasútépítő munkások zajától lesz hangos Székelyföld. A Kereskedelmi Minisztérium 1896-ban még támogatta a MÁV Igazgatóságának azon javaslatát, hogy a székely vasút hátralévő két szakasza a Madéfalva–Szászrégen és Marosnyire–Székelyudvarhely vonalak minél hamarabb megépüljenek. A minisztérium számvevősége azonban már 1896 novemberében jelezte, hogy megfelelő pénzösszeg hiánya miatt csak a fővonalat fogják egyelőre tanulmányozni és jóváhagyták, hogy a helyszínen lévő mérnökök megkezdjék a mérési munkálatokat.⁷⁰⁰

A Szászrégen–Madéfalva vonal előmunkálatára két kirendeltséget szerveztek. Az egyik vasúti nyomjelző kirendeltség Szászrégentől kezdte meg a vonal kijelölését Purgly Ferencz felügyelő vezetésével.⁷⁰¹ A másik csoport a gyimesi építkezések befejezése után Keller Arnold mérnök vezetésével Madéfalvától kezdte meg a felméréseket.⁷⁰²

Becze Antal Csík vármegyei alispán 1897 októberében feliratban fordult a Kereskedelmi Miniszterhez, rámutatott, hogy a vármegye lakosságára kedvezőtlen hatással volt a rossz termés. Kérte a Madéfalva–Szászrégen vonal építésének megkezdését még 1898-ban, hogy a lakosság munkakeresethez jusson, mert ellenkező esetben tömegesen fognak Romániába menni.⁷⁰³ A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara még 1896. október 16-án egy feliratban kérte, hogy a székely körvasutat egyszerre építsék ki, mert a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal révén ugyan eleget tesz a magyar állam a nemzetközi kötelességeinek, de ezzel nem oldódnak meg Székelyföld közlekedési gondjai. Mert akár a személy-, akár a teherszállítás szempontjait nézik, óriási kerülővel lehet Csík vármegyéből az ország központjába jutni. A gazdaságilag elmaradott vidékről ugyanakkor tömegesen vándorolnak ki Romániába és Amerikába. A kamara számításai szerint 1891–1895 között 18 527 személy vándorolt ki a szomszédos ország területére.⁷⁰⁴ A feliratban a kamara ismételten kérte, akárcsak 1892-ben, hogy építsék ki az Apahida–Marosvásárhely–Segesvár vonalat, ez által Marosvásárhely közvetlen kapcsolatba kerülne az éppen ekkor tervezett Kis-

⁷⁰⁰ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–65796.

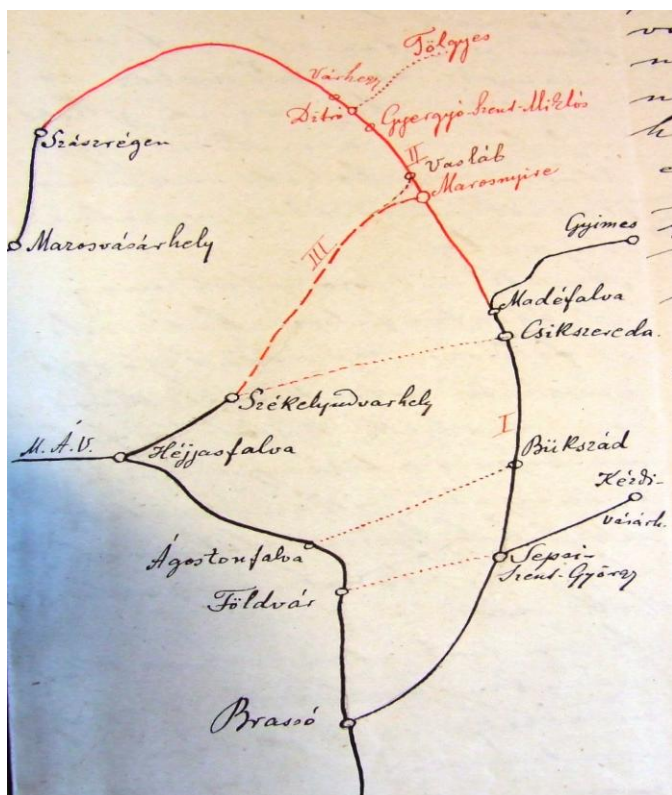
⁷⁰¹ *Vasúti Szaknaptár az 1899. évre.* XII. évf. (szerk. Ocskói Ocskay Gusztáv) Budapest, 1898, Posner Károly Lajos és Fia. 139. (továbbiakban Vasúti szaknaptár, 1899.)

⁷⁰² Uo.

⁷⁰³ MOL. K. 229–626. csomó 2. tétel–1897–69481.

⁷⁰⁴ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–67668.

Küküllő-völgyi vasúttal.⁷⁰⁵ A minisztérium a Marosvásárhely–Héjjasfalva vagy Segesvár vonal kiépítését elfogadhatónak találta, de csak mint helyi érdekű vasutat.⁷⁰⁶



10. ábra. A MÁV székelyföldi vasútvonal-tervei 1898–1899-ből⁷⁰⁷

A minisztérium megoldást keresett, mint ahogy a fenti tervrajzon is látszik arra, hogy hogyan tudnák minél könnyebben összekötni a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes MÁV vonalat a többi MÁV vonallal, kikerülve a helyi érdekű vonalakat, amelyeknek igénybevétele emelte a MÁV költségeit. Így tervek készültek

egy Földvár vagy Ágostonfalva állomásból kiinduló és a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal valamelyik pontjához kapcsolódó összekötővonal kiépítéséről. A közlekedési minisztérium keretében működött 1899-ben a Földvár–Sepsiszentgyörgy helyi érdekű vasút nyomjelzési kirendeltsége.⁷⁰⁸

A Székelyudvarhelyig húzódó szárnyvonal terve is részben azért került háttérbe, mert kiépítése nem hozta volna a székely vasutakat közvetlen összeköttetésbe a MÁV főhálózatával. A MÁV igazgatósága ki is jelenti. „Ezen vasútnál számos közgazdaságilag fontosabb összeköttetések létesítésére várakozik az állam által leendő kiépítésre s nézetünk szerint amennyiben ezen törvényhozásilag már engedélyezett vonal kiépítése mellőzhető lenne, a célnak sokkal jobban megfelelne (...) Ágostonfalvától Tusnádig vezetendő vonal összeköttetés mely a székely vasutakat az államvasutak fővonalával közvetlen kapcsolatba hozná.”⁷⁰⁹

⁷⁰⁵ Uo.

⁷⁰⁶ Uo.

⁷⁰⁷ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–97989.

⁷⁰⁸ Vasúti szaknaptár, 1899. 139.

⁷⁰⁹ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–67668.

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara azonban napirenden tartotta az Székelyudvarhely–Csíkszereda vasút kérdését. A kamara 1898. december 8-án feliratban kérte Dániel Ernő kereskedelemügyi minisztert, hogy a Székelyudvarhely–Marosnyíre vonal helyett a Székelyudvarhely–Csíkszereda vonal épüljön meg Szentegyházas falun keresztül. Ez a vasút érintette volna Kadicsfalvát, Máréfalvát, Oláhfalut, Szentkeresztbányát, a homoródi, székelyfüredi és kirulyi fürdőket. A vonal sokkal rövidebb lett volna, mint a napirenden lévő marosnyírei vasút és elősegítette volna mind Székelyudvarhely, mind Csíkszereda fejlődését.⁷¹⁰ Érdekes módon ebben az időszakban maga az érdekelt fél, Udvarhely vármegye törvényhatósága tiltakozott a terv ellen kijelentve, hogy a vasútnak a Cekend és a Tolvajos tetőn való átvezetése jelentős többletköltséget okozna és a térségnek a marosnyírei irány felelne meg. A Kereskedelmi Minisztérium kijelentette 1899. június 5-én, hogy a régi Ugron-féle terveket ismerik, de azok annyira hézagosak, hogy a Székelyudvarhely–Marosnyíre vonalra új terveket kell kidolgozni.⁷¹¹

A minisztérium figyelme a székely körvasút fővonalainak további kiépítésére összpontosult, de pénzügyi okokból nem tartotta kizártnak, hogy némi késés fog bekövetkezni ezen a téren is. A MÁV Igazgatósága építési ütemtervet készített a székely körvasút befejezésére.⁷¹² A MÁV a Marosvásárhely–Szászrégen vasútvonal államosítása mellett döntött, így akarta megteremteni a székelyföldi MÁV vonalakkal a közvetlen kapcsolatot. A költségek a MÁV építési főosztályának 1898. júniusi számítása szerint 16 000 000 forintba kerülnének, azonban a levéltári dokumentumon javítás látható, a költségelőirányzat végösszegére ceruzával a dupláját, 32 800 000 forintot írtak.⁷¹³

A Szászrégen–Madéfalva vonal közigazgatási bejárása 1899 októberére befejeződött. A MÁV feliratban kérte a minisztériumot, hogy tájékoztassa arról, hogy a vonal építése megkezdődik-e vagy van-e más vonal építése tervbe véve. A minisztérium válaszából kiderült, hogy a már engedélyezett helyi érdekű Nagytapolcsányi–Borsány–Trencsén és Kaposvár–Szigetvár vonal építésének támogatására van pénz, az előnytelen pénzügyi viszonyok miatt azonban más vasútvonal építésére nincs lehetőség.⁷¹⁴ Így a kormány 1899 végén a székely körvasút további munkálatait leállította.⁷¹⁵

⁷¹⁰ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–3576.

⁷¹¹ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–35652.

⁷¹² Ütemterv szerint: 1900. június–1902. július között elkészülne a Szászrégen–Madéfalva vonal, kibővítenék a Szászrégen állomást, átalakítanák a Marosvásárhely–Szászrégen és Brassó–sepsiszentgyörgyi vonalakat. MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–97989.

⁷¹³ Uo.

⁷¹⁴ MOL. K. 229–800. csomó 2. tétel–1898–72110.

⁷¹⁵ Uo.

Tárgyalások szintjén azonban a székely vasút kérdése folyamatosan napirenden volt. A közforgalmi, közgazdasági valamint hadászati szempontok is indokoltá tették egy összefüggő székelyföldi vasúthálózat megteremtését. A gyimesi vonal nemzetközi forgalma jelentéktelen volt az ország belseje felé. Brassón, Tövisen, Kolozsváron átvezető útirány 70 km-rel hosszabb volt, mint a tervezett székely körvasúton.

A 20. század elején a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal mellett felmerült egy a Székelyföldet is érintő erdélyi transzverzális vasútvonal terve,⁷¹⁶ amelyet Borszéky Soma országgyűlési képviselő terjesztett elő. Borszéky ennek a vasútnak a tervét felvetette az 1902-es tusnádi kongresszuson is. Indítványának indoklásakor kiemelte, hogy a *„székely vasutak az általános külkereskedelmi szempontokon kívül a négy székely vármegye fővárosainak egyesítését és a négy székely vicinális vasút megmentését eszközlik.”*⁷¹⁷ A tusnádi székely kongresszuson jelenlévők kérték a kormányt, hogy a székely vasúthálózat kiépítését első rangú kérdésként kezelje.

A székely vasút továbbépítésének kérdése azonban évről évre halasztódott. Az építésre szükséges pénz nem került be az évenként megszavazott költségvetésbe. A székely vármegyék és települések, illetve országgyűlési képviselők több alkalommal feliratban vagy parlamenti felszólalásokban kérték a régió vasút kérdésének megoldását.

A kormány végre 1903-ban a beruházási törvényjavaslatában belefoglalta a székely körvasút kiépítésére szükséges költségeket is. A javaslat értelmében első lépésben a Szászrégen–Déda vasútvonal megépítésére és a Szászrégen–Marosvásárhely helyi érdekű vasútvonalnak az államosítására került volna sor. A pénzügyminisztérium 6 millió 786 000 ezer koronát volt hajlandó kiutalni a Kereskedelmi Minisztériumnak.⁷¹⁸ A székely lakosság meglehetősen keserű szájjal vette tudomásul, hogy körvasút 147 kilométeréből csupán 26 kilométert terveztek kiépíteni első lépésben.⁷¹⁹ A kormányváltás miatt azonban a javaslatból nem lett törvény. Az 1903. novemberében megalakult Tisza István-féle kormány által a parlament elé terjesztett új állami beruházásokról szóló tervezetben szintén szerepelt a székely vasút kérdése.⁷²⁰ Az országgyűlés jóváhagyta az 1904. XIV. törvényt, amely felhatalmazza a kormányt *„A székely vasutak Szászrégen–dédai, Déda–gyergyószentmiklósi és Gyergyószentmiklós–madéfalvi részvonalainak kiépítésére, Madéfalva állomás bővítésére, úgy a Marosvásárhely–szászrégeni helyi érdekű vasútvonalnak, mint a Kocsárd–*

⁷¹⁶ Kolozsvár–Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy–Magyarbodza határvám állomás–Konstanca. (Borszéky, 1905. 23.)

⁷¹⁷ Borszéky, 1905. 12.

⁷¹⁸ A beruházási kölcsön és a székely vasút=*Csíki Lapok*, XV. (1903. június 3.) 23. sz.

⁷¹⁹ Uo.

⁷²⁰ A székely vasutak ügye=*Csíki Lapok*, XVI. (1904. március 2.) 11. sz.

Marosvásárhely államvasúti vonalak másodrangú főpályává leendő átépítésére” A munkálatok elvégzésére 32 840 000 korona lett megszavazva.⁷²¹

A kormány és Maros-Torda vármegye törvényhatósága között nézeteltérés keletkezett annak következtében, hogy a vármegye közgyűlése úgy határozott 1903-ban, hogy az 5%-os vasúti pótdónak a Szászrégen–Maroshévíz vasút vonalaira lekötött 2,5%-os hozadékból összegyűlt jövedelem a nyárádmenti vasút tervezésére legyen felhasználva. A kormány azonban az 1895:VII. törvényre hivatkozva kijelentette, hogy az államvasutakként építendő székely vasutakra megszavazott vármegyei hozzájárulások az államkincstárt illetik anélkül, hogy a vármegyék törzsrészcsevény szolgáltatásra igényt tarthatnának.⁷²² Ezáltal egy hasonló jellegű nézeteltérésre került sor Maros-Torda vármegye esetében, mint korábban Csík vármegye esetében. A kormány a székelyföldi vasútépítéseknel megpróbálta igénybe venni a korábban helyi érdekű vasúti részvénytársaságok által tervezett vonalak építésére felajánlott, egybegyűjtött helyi hozzájárulásokat. A székely lakosság zokon vette, hogy állami beruházásra akarja a kormány felhasználni az általa összegyűjtött pénzalapot, amit a helyi infrastruktúra fejlesztésére akartak fordítani. A székely vármegyék tiltakozása eredményeként a kormány végül eltekintett ennek a pénzalapnak a felhasználásától.

A MÁV a Szászrégen–Madéfalva közötti vasutat építési szempontjából három szakaszra osztotta: Szászrégen–Déda; Déda–Gyergyószentmiklós; Gyergyószentmiklós–Madéfalva. Az alábbiakban ebben a sorrendbe kerül bemutatásra a három vonal építéstörténete.

A kormány 1904-ben Szászrégentől–Dédáig terjedő mintegy 26 km hosszú vasútvonal kiépítésére versenytárgyalást hirdetett. A beérkezett 19 ajánlat közül a vasútépítési jogot a *Fábián Lajos*⁷²³, *Minde Lajos* és *Somlyó József* által létrehozott társvállalkozás nyerte el, a vállalkozási összeg 1 091 398 koronát tett ki.⁷²⁴

A vállalkozók az engedélyokmány elnyerése után 1904. augusztus 23-án kezdték el az építkezést a szászrégeni vasútállomástól.⁷²⁵ A vasút a Maros folyó bal partját követte. A vonalnak völgypálya jellege volt, így az építkezési munkálatok gyorsan haladtak előre. A Maros árterében jelentős földmunkát és több helyen partbiztosítási munkát kellett végezni. A

⁷²¹ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶n&6891. (letöltve: 2010.02.06.)

⁷²² Nyárádmenti vasút segélyezési ügye=*Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. március 17.) 11. sz.

⁷²³ Fábián Lajos budapesti mérnök, vállalkozó. Irányításával épült meg: a Felsőőr–Tarcsa–Felsőlövő HÉV. (1903), Nyíregyháza–Vásárosnamény HÉV (1904), Kőrmend–Zalalövő–Óriszentpéter–Muraszombat HÉV (1906–1907), Zsebely–Liebling HÉV (1906), Kassa–Hegyaljai HÉV (1909). Társvállalkozóként jelen van a Cegléd–Csemő HÉV (1909), Detrekőszentmiklós–Zohor–Magyarfalu HÉV (1911), Bánffyhunad–Kelecel (Kiskalota) HÉV (1911) megépítésénél.

⁷²⁴ Mégis lesz vasút=*Gyergyói Hírlap*, VII. (1904. július 26.) 30. sz.

⁷²⁵ A székely vasutak építése=*Maros-Torda*, V. (1904. augusztus 25.) 35. sz.

következő év novemberére a vasút Szászrégen és Déda között annyira készen volt, hogy lehetővé vált a teher-áruszállítás. A vasútépítéssel párhuzamosan az 1905-ös évben bővítési munkálatokat végeztek a szászrégeni állomáson. A vonalat a műtanrendőri bejárást követően 1905. november 16-án átadták a forgalomnak.⁷²⁶ A vasút, kiindulva Szászrégen állomásból érintette Idecsfürdő, Marosvécs, Magyaró és Déda állomásokat. Vízszolgáltatásra Déda állomást rendezték be. Az állomásokon kívül 24 őrház épült. A vonalon 38 különböző nyílású híd és áteresztő létesült. A hidak vas vagy vasbeton felső szerkezettel készültek. A felépítményhez 34,5 kg súlyú, 12 méter hosszú acélsíneket használtak.⁷²⁷

A MÁV igazgatósága még 1905-ben versenypályázatot hirdetett Madéfalva–Gyergyószentmiklós vasútvonal kiépítésére. A versenytárgyaláson 1905. június 25-én a 16 ajánlattevő közül a *Pallós Ármin*⁷²⁸ vezette budapesti cégre esett a választás, miután az 3 793 126 koronáért elvállalta a vonal kiépítését.⁷²⁹ A tényleges építkezés csak 1905. október 5-én kezdődött el az aratás befejezése után Vasláb és Tekerőpatak között és a madéfalvi vasútállomásnál.⁷³⁰

Egyes becslések szerint mintegy 2000 ember dolgozott a Gyergyószentmiklós–Madéfalva vonalon. A *Csíki Lapok* szerint „az átlag 2037 munkás közül 43,4 százalék idegen volt mivel a hazai munkások az emelt bérek dacára is nagyszámban hazamentek.”⁷³¹ A székelyföldi vasútépítésekénél gyakori volt, mint ahogy korábban is láttuk, hogy a helyi munkások főként a mezőgazdasági munkálatok ideje alatt elhagyták az építkezések színhelyét.

A vonalszakasznak egy része, mint közepes nehézségű völgypálya, a másik fele hegyi pályaként épült. A vasútvonalon három vasszerkezetű híd, valamint egy alagút épült. A vasút 1906 augusztusában elérte Csíkrákost, ahol hadikitérőt létesítettek. Az építkezés gyorsan haladt előre a következő év nyarán, 1907. szeptember 4-én berobogott a gyergyószentmiklósi állomásra az első mozdony 14 teherkocsival.⁷³² A gyergyószentmiklósi állomás épülete mellett egy tisztviselői lakás, raktárhelység, gépház, víztartály és vízszűrő épült.⁷³³ A Madéfalva–Gyergyószentmiklós vasútvonal ünnepélyes megnyitására 1907. december 5-én

⁷²⁶ *Maros-Torda*, (1905. november 10.) 48. sz.

⁷²⁷ *Magyar Királyi Államvasutak 1905. évi állapota és üzleti eredményei*. Budapest, 1906, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (továbbiakban MÁV 1906.) 5–6.

⁷²⁸ Pallós Ármin budapesti vállalkozó, irányításával épült meg: a Losoncvidéki HÉV Losonc–Poltár fővonal és Ipoly–Berezence–Szinóbánya közti szárnyvonal. (1901), Szatmárnémeti–Bikszád keskenyvágányú HÉV (1906), Losonc–Gács HÉV (1906), Zombor–Óbecse HÉV (1906–1907)

⁷²⁹ Székely vasutak építése=Gyergyó, V. (1905. február 19.) 8. sz.

⁷³⁰ A vasúti földmunka=Gyergyó, V. (1905. október 8.) 41. sz.

⁷³¹ A székely vasutak építése=*Csíki Lapok*, XVIII. (1906. augusztus 15.) 33. sz.

⁷³² A gyergyószentmiklósi vasút=*Csíki Lapok*, XIX. (1907. szeptember 11.) 37. sz.

⁷³³ Épülő csíki vasút=*Csíki Lapok*, XIX. (1907. július 31.) 31. sz.

került sor, amelyen Kossuth Ferencz kereskedelemügyi miniszter nem tudott megjelenni betegsége miatt, a kormányt Szterényi József államtitkár⁷³⁴, a MÁV-ot Ludvig Gyula⁷³⁵ igazgató képviselte.⁷³⁶ Az újonnan átadott vasútvonal hossza 46 km volt. A vasút Madéfalvából kiindulva érintette Csíkrákos, Madaras, Csíkkarcfalva, Csíkszentdomokos, Marosfő, Vasláb, Tekerőpatak, Gyergyószentmiklós állomásokat. A vasútvonalon napjában három pár vegyes vonat közlekedett, az utat 2:55 perc alatt tette meg.⁷³⁷

Az újonnan átadott vasútvonalon azonban a gyorsított ütemben elvégzett munka miatt több hiányosság is volt, amelyek balesetveszéllyel jártak. 1908 áprilisában a Gréces melletti alagút közelében hegycsuszamlás következett be. Ezt a szakaszt késő ősszel fagyban építették, tavasszal a talaj fellazult és nagy mennyiségű föld csúszott a sínekre. A közlekedést rövid ideig átszállással oldották meg.⁷³⁸

A Madéfalva–Gyergyószentmiklós közti vonalon még folytak a vasútépítési munkálatok, amikor 1907. július 1-jén sor került a székely körvasút utolsó szakaszának, a Déda–Gyergyószentmiklós vasútvonal kiépítésének versenytárgyalására. A beérkezett 9 ajánlat közül *Schiffer Miksa*⁷³⁹ budapesti vállalkozó cég kapta meg a vasútépítési jogot, miután 10 863 210 koronáért hajlandó volt a munkálatokat elvégezni.⁷⁴⁰ Az építési munkálatok 1908 nyarán indultak el. Schiffer Miksa mérnök, építési vállalkozó Csík vármegye alispánját arra kérte, hogy a vasúti munkálatokhoz szükséges munkaerő megszervezésében legyen segítségére. A gyergyószentmiklósi és csíkszeredai sajtóban felhívást tettek közre, hogy a vasútépítéshez 4000 munkást is tudnak alkalmazni. A munkások átlagos napibérét 2,50–3 koronában határozták meg.⁷⁴¹ A vállalkozó a vonal két végénél, Dédán és Gyergyószentmiklóson vasútépítési irodát, míg az építendő vonal középpontját

⁷³⁴ *Szterényi József* (1861–1941) politikus, kereskedelemügyi miniszter. 1883-ban megalapította a *Brassó* című lapot, amelyet 1889-ig irányított. 1889-ben erdélyrészi iparfelügyelő lesz, 1890-ben a Kereskedelemügyi Minisztériumba kerül. 1905–1910 között államtitkár. 1906–1918 között Brassó országgyűlési képviselője. http://hu.wikipedia.org/wiki/Szter%C3%A9nyi_J%C3%B3zsef. (letöltve: 2011.02.16.)

⁷³⁵ *Ludvig Gyula* (1841–1919) vasútépítő mérnök, oklevelét a brüsszeli egyetemen szerezte. A kiegyezést követően tanulmányozta a belga és francia vasutakat. Hazatérve közreműködött a Károlyváros–Fiume, Nagyvárad–Kolozsvár és Hatvan–Szolnok vasút nyomjelzésénél. Meghatározó szerepe van a román vasutakkal Predealnál történő csatlakozás kivitelezésénél. 1881-től a közlekedési minisztériumban dolgozik. 1887–1909 között a MÁV elnökgazgatója. <http://mek.niif.hu/00300/00355/html/ABC09006/09667.htm> (letöltve: 2011.02.16.)

⁷³⁶ A madéfalva–gyergyószentmiklósi vasút megnyitása=*Csíki Lapok*, XIX. (1907. december 11.) 50. sz.

⁷³⁷ Vasutunk megnyitása=*Gyergyó*, VII. (1907. december 8.) 49. sz.

⁷³⁸ Hegyomlás a vasúti pályán=*Csíki Lapok*, XX. (1908. április 29.) 18. sz.

⁷³⁹ *Schiffer Miksa* (1874–1944) budapesti építész, építési vállalkozó, ingatlan tulajdonos, nagyvonalú mecénás. A nagyvárad-i Igazságügyi palota (1898) kivitelezője. Marosvásárhelyen 1911–1913 között épülő Kultúrpalotájának építését a budapesti Grünwald Testvérek és a Schiffer cég végezte. Mint vasútépítő vállalkozó nevéhez fűződik a Fogaras–Brassó helyi érdekű vasút (1906–1908), Torda–Topánfalva–Abrudbánya keskenyvágányú HÉV (1912) megépítése. Zsidóként haláltáborba akarták hurcolni 1944-ben, de inkább öngyilkos lett.

⁷⁴⁰ A székely vasutak=*Gyergyó*, VII. (1907. július 7.) 27. sz.

⁷⁴¹ Felhívás a székelymunkásokhoz=*Csíki Lapok*, XX. (1908. április 22.) 17. sz.

képező Maroshévízen egy központi irodát létesített.⁷⁴² Az építkezésre érkező munkások egy része azonban nem kapta meg időben a fizetését és sztrájkba kezdett. A vállalkozó a sztrájkoló munkásokat elbocsátotta és helyettük a helyi lap értesülése szerint 110 munkást hozatott Bukovinából.⁷⁴³

A kavicsot a vonal mentén megnyitott dédai, gyergyóremetei és a szárhegyi bányákból nyerték.⁷⁴⁴ Az építkezést nehezítette, hogy 1908-ban már október 19-én lehullott az első hó és nagy hideg volt. A nagy hó miatt a munkálatokat átmenetileg november 7-én kénytelenek abbahagyni.⁷⁴⁵ A levéltári források szerint a vasútépítéshez szükséges talpfák Szászrégenből, Kolozsvárról, Bánffyhunadról érkeztek. A sínek, felfüggesztők és váltók pedig Diósgyőrben készültek.⁷⁴⁶ Az építkezést hátráltatta, hogy a MÁV által elvállalt építkezési anyag leszállítása egyenlőtlenül és későn érkezett meg a helyszínre. Ezért a kereskedelmi miniszter engedélyezte, hogy a vonal átadása fél évet tolódjon.⁷⁴⁷ A Gyergyószentmiklós–Déda vonal 1909. nyarára a befejezéshez közeledett, a sínpart az egész vonalon lerakták, már csak a töltések simítási munkálatai, valamint az állomások és őrházak építésének befejezése volt hátra. Maros-Torda és Csík vármegyék vezetői elhatározták, hogy a maroshévízi állomással szemben egy emlékoszloppal örökítik meg a vasútvonal átadásának napját.⁷⁴⁸ A 73 km hosszú vasútvonal műtanrendőri bejárására 1909. október 25-én került sor.⁷⁴⁹

Az új vasútvonal mindvégig a Maros mellett haladt nehéz terepviszonyok mellett, érintve Déda, Ratosnya, Szalárd, Palotailva, Bánffyháza, Gödemesterháza, Maroshévíz, Galócás, Várhegy, Ditró, Szárhegy majd Gyergyószentmiklós állomásokat. Az új vasútpálya Várhegyig tartó szakasza hegyi, a további része völgypálya jellegű volt. A pálya kialakításához jelentős földmunkát, folyószabályozást, partbiztosítást végeztek. Két alagut, négy Maros-híd és több kisebb híd épült. A székely körvasút utolsó szakaszának az ünnepélyes megnyitására 1909. október 28-án került sor. A *Gyergyó* újság szerkesztője méltán kiáltott fel „*gazdasági elszigeteltségünk megszűnt, elenyészett. Délre és keletre nyitva van már az út, mozdonyok fehér füstje száll az ég felé és leomlott a kínai fal örökre*”.⁷⁵⁰

A megnyitási ünnepélyen részt vett *Szterényi József* miniszteri államtitkár, aki ünnepi beszédében kiemelte, hogy megvalósult Csík vármegye székely lakosságának vágya, létrejött

⁷⁴² Uo.

⁷⁴³ Sztrájk=Gyergyó, VIII. (1908. június 21.) 25. sz.

⁷⁴⁴ MOL. Z. 1524–9. doboz. 1909–95129.

⁷⁴⁵ MOL. Z. 1524–9. doboz. 1909–345636.

⁷⁴⁶ Uo.

⁷⁴⁷ A székely körvasút megnyitása=*Csíki Lapok*, XXI. (1909. április 7.) 15. sz.

⁷⁴⁸ A székely körvasút megnyitásának küszöbén=*Csíki Lapok*, XXI. (1909. augusztus 11.) 33. sz.

⁷⁴⁹ Jobb vasúti összeköttetés=*Csíki Lapok*, XXI. (1909. november 3.) 45. sz.

⁷⁵⁰ A Gyergyószentmiklós–dédai vasút megnyitása=Gyergyó, IX. (1909. október 31.) 44. sz.

a vasúti kapcsolat úgy Brassó ipari központ felé, mint a székely főváros, Marosvásárhely irányába.⁷⁵¹ A vasútépítéssel egyidőben felújították és államosították a Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalat. A kolozsvári vasúti üzletvezetőség keretében 1908-ban megszervezték a gyergyószentmiklósi osztálymérnökséget, amely a 121 kilométeres Déda–Madéfalva vonalra terjedt ki. Az osztálymérnökségen egy-két szakaszmérnök, egy irodavezető, egy díjnok, 9–10 pályafelvigyázó és 44–50 pályaőr teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázói szakaszok székhelyei: Gyergyószentmiklós, Csíkszentdomokos, Marosfő, Maroshévíz, Déda, Csíkmadaras, Palotailva, Várhegy és Ratosnya. Osztálymérnök: Kondorossy Kornél 1908–1919 között.⁷⁵²

A székely körvasút befejezésével sokan abban reménykedtek, hogy a MÁV hozzákezd a még az 1895. évi VII. törvényben megállapított, a székely körvasút valamely pontjáról kiinduló Székelyudvarhelyig tartó szárnyvonalnak. A törvény megjelenésétől kezdve szinte minden évben a székelyföldi országgyűlési képviselők, Csík és Udvarhely vármegyék közösségei, valamint a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara felvetették ennek a vonalnak a fontosságát. A vonalat ismét tanulmányozta a MÁV és készítettek egy hozzávetőleges költségvetést, amely szerint 20 millió koronába kerülne a Székelyudvarhely–Csíkszereda elsőrangú vasút kiépítése és újabb 10 millió koronára lenne szükség a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal elsőrangosítására. A kiépítendő 61 kilométer hosszú pályán két rövid alagút és egy viadukt lett tervbe véve.⁷⁵³ A MÁV pénzügyi osztálya szerint azonban ez a vonal a MÁV számára nem előnyös. A sajtó felrótta a kormánynak, hogy „*a Beszkideken sokkal drágább vonalat épített az állam a ruténok érdekében és most a székelyeknek nincs pénz!*”⁷⁵⁴ A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1912 végén ismételten felszólalt a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasút ügyében, és kérte a kormányt, hogy vegye fel ezt a vasútvonalat a következő év vasútépítési programjába.⁷⁵⁵ Csíkszereda városának optimizmusát jól jellemzi, az a kis írás, ami a *Csíki Lapok* 25 éves évfordulóján jelent meg és arra kereste a választ, hogy hogyan fog kinézni Csíkszereda 25 év múlva, vagyis 1937-ben. A megálmodott jövő szerint Csíkszeredát és Székelyudvarhelyt helyi érdekű villamos vasút fogja összekötni, a hargitai vízvászláton létesítendő Tolvajos megállótól

⁷⁵¹ Uo.

⁷⁵² Horváth, 2004. 116.

⁷⁵³ Üdv a munkának= *Csíki Lapok*, XXIII. (1911. december 20.) 51. sz.

⁷⁵⁴ Uo.

⁷⁵⁵ Vasútügyünk. A kamara a Csíkszereda–Székelyudvarhelyi vasútvért=*Csíki Lapok*, XXIV. (1913. január 1.) 1. sz.

Hargitafüldőig szárnyvonal vezetett volna. A fürdőhelyiségtől a Hargita tetőre fogaskerekűvel lehetne feljutni.⁷⁵⁶

A vasútvonal kiépítése érdekében a két székely vármegye közel 100 fős küldöttsége 1913. február 14-én Lukács László miniszterelnök elé járult, aki ígéretet tett, hogy elrendeli az előmunkálatok megkezdését és a tervek elkészítését. Teleszky János pénzügyminiszter pedig kijelentette, hogy a két vármegye abban a szerencsés helyzetben van, hogy a helyi érdekeik összeesnek az országos érdekekkel és mihelyt a pénzügyi viszonyok megengedik, a kereskedelemügyi miniszter rendelkezésére bocsátja a szükséges pénzösszeget.⁷⁵⁷ A székely vármegyék lelkesedése azonban elmúlt, mikor kézhez kapták 1913 áprilisának közepén a kereskedelemügyi miniszteri leiratát, amely arról értesíti a két vármegyét, hogy csak az államvasutak folyamatban lévő és még végrehajtandó beruházásainak elkészülte után lehet szó a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal kiépítéséről. A „*Csíki Lapok*” szerkesztősége nem sok reményt fűzött a vasútvonal létesítéséhez, kijelentette, hogy akkor csak 15–20 év múlva lehet az újabb székelyföldi vasútépítkezésre számítani, mert az államnak ott vannak a második vágányépítések mintegy 2000 km hosszban, nagyobb állomások modernizálása. Másrészt a minisztérium még meg sem bízta a MÁV építési kirendeltséget a vonal tervezésével.⁷⁵⁸ A Székelyudvarhely–Csíkszereda közti vasútvonal sohasem valósult meg, pedig e vonal ötlete felmerül később több alkalommal, így a két világháború között, majd a második világháború idején, de még az 1968-as romániai közigazgatási átszervezés alkalmával is.

A Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal mellett a 20. század első két évtizedében számos vonalterv jelent meg. Ilyen például a székelyföldi intézmények, egyesületek, vármegyék és városok által kért Kolozsvár–Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Bodza szorosi vasút kiépítése és tovább fejlesztése.⁷⁵⁹ Ezt a vonalat képelték el az erdélyi vasúthálózat fővonalának. A kortársak szerint így ki lett volna javítva a korábbi évtizedek hibás vasútpolitikája, amely Székelyföld kikerülésével alakította ki az erdélyi fővonalat. A fent említett vasúttervvel párhuzamosan jelent meg a kolozsvári tanács részéről a Kolozsvár–Szászrégen–Maroshévíz–Tölgyes–Pașcani román vasútállomásig húzódó vonal ötlete. A Kereskedelmi Minisztérium azonban 1913-ban egyértelműen

⁷⁵⁶ Huszonöt év után=*Csíki Lapok*, XXIV. (1912. december 25.) 52. sz.

⁷⁵⁷ Székelyek a Házban.–Leomlik a Hargita.=*Csíki Lapok*, XXV (1913. február 19.) 8. sz.

⁷⁵⁸ Még mindig a vasút=*Csíki Lapok*, XXV. (1913. április 30.) 18. sz.

⁷⁵⁹ ROLKmKS Háromszék vármegye iratai. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 4. doboz 1908–19308.

elutasította ennek a vasútnak a gondolatát, rámutatva, hogy összesen 95 millió koronába kerülne és megépítése semmilyen szempontból nem indokolt.⁷⁶⁰



11. ábra: Blau Gyula vasútvonal terve.⁷⁶¹

A helyi érdekű vasúttervek közül érdemes megemlíteni gróf Tholdalaghy László tervét,⁷⁶² Blau Gyula budapesti mérnök és Albertin Géza bükszádi fürdőigazgató tervét,⁷⁶³ Gábor Ignác és Wiener Emil budapesti mérnökök tervét,⁷⁶⁴ Schwarz Adolf esztergomi bányavállalkozó tervét.⁷⁶⁵ A felsorolt

vasúttervek közül a legtöbb csak az előmunkálati engedély megszerzésének pillanatáig jutott el. Érdemes röviden kitérni Blau Gyula budapesti mérnök Ágostonfalva–Barót–Bükszád–Torja–Kézdivásárhely–Bereck–Sósmező helyi érdekű vasútvonal tervére, amelyet egészen Galacig szeretett volna a tervező meghosszabbítani. Az előmunkálati kérvényben Blau Gyula hatástanulmányt is közzé tett, amelyben rámutatott, hogy terve valójában a Széchenyi István által megfogalmazott irányt követi és az illető vonal lerövidítené Székelyföld és az ország

⁷⁶⁰ ROLKmkKS Háromszék vármegye iratai. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 5. doboz 1913–6344.

⁷⁶¹ ROLKmkKS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 3. doboz 1907–842.

⁷⁶² Ágostonfalva–Köpecz–Barót–Bibarcfalva–Kisbacon–Nagybacon–Málnás illetve Barót–Olasztelek–Bardóc–Füle. A vasútvonal előmunkálati engedélyét 1905-ben nyerte el, később 1906-ban és 1907-ben meghosszabbította. (ROLKmkKS Háromszék vármegye iratai. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 3. doboz 1907–11352.)

⁷⁶³ Ágostonfalva MÁV állomás–Köpec–Barót–Nagybacon–Bükszád MÁV állomás–Mikóújfalú–Torja–Kézdivásárhely–Bereck–Ojtoz–Sósmező. Albertin Géza bükszádi fürdőigazgató 1906-ben visszavonult a vasút tervezéstől. A következő években Blau Gyula mérnök többször is meghosszabbította előmunkálati engedélyét az illető vasútvonalra. (ROLKmkKS Háromszék vármegye iratai. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 3. doboz 1907–842.)

⁷⁶⁴ Ágostonfalva–Barót–Bibarcfalva–Nagybacon–Magyarhermány. A vasútvonalra többször megújították az előmunkálati engedélyt. Törzsrészcímjegyzésre bizottság is alakult, amelynek elnöke vargyasi Dániel Lajos. (ROLKmkKS Háromszék vármegye iratai. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 1. doboz 1911–7645.)

⁷⁶⁵ A homoródvölgyi vasút=*Udvarhelyi Híradó*, XV. (1912. február 25.) 9. sz.

nyugati területei illetve Budapest–Galac és a román tengerpart közti távolságot.⁷⁶⁶ A tervezet mellékletében felmerült egy vízierőmű építésének gondolata az Olt folyón Tusnád és Bükszád között. Blau Gyula mérnök az itt kitermelt villamos energiát elegendőnek tartotta arra, hogy 60 km-es körzetben biztosítani lehessen a villamos áramot és hogy a tervezett vasútvonal villamos energiával működjön.⁷⁶⁷ Annak ellenére, hogy nem készült el, ez volt az első olyan tervezet, amely Székelyföldön villamos energiával üzemelő vasútban gondolkodott.

Blau Gyula mérnök tervezete mellett a Baróti Székely Társaság 1907-ben egy széleskörű akciót indított egy Ágostonfalva–Barót–Málnás vasútvonal állami kiépítése érdekében. Az ügynek sikerült megnyerni a három székely vármegye, Háromszék, Udvarhely és Csík támogatását is. A kormány azonban 1908 végén kijelentette, hogy az állam pénzügyi ereje nem teszi lehetővé az ilyen jellegű beruházásokat és amúgy is a *„székelység érdekében a székely körvasút kiépítésével máris tetemes anyagi áldozatokat hozott az ország, a kérdéses új útvonalnak állami vasúti vonalként való kiépítését a nagy építési költségek miatt egyelőre kilátásba venni nem lehet.”*⁷⁶⁸

A körvasút kiépítése után Székelyföldön nem épült több normál nyomtávú vasútvonal. Székelyföldön szállóigévé vált Kuhen Héderváry Károly volt miniszterelnök azon kijelentése, hogy a mindenkori kormányok teljesen átérzik a székelyek kívánságait, de olyan messze vannak az ország központjától, hogy mire érdekükben valamelyes jelentősebb intézkedést tennének, arra rendszerint megbuknak.⁷⁶⁹

⁷⁶⁶ ROLKmKS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 3. doboz 1907–842.

⁷⁶⁷ Uo.

⁷⁶⁸ Uo. 1908–3613.

⁷⁶⁹ Rác, 1917. 39.

III. 4. Keskenyvágányú vasutak Székelyföldön: A Maros–Torda helyi érdekű keskenyvágányú vasúthálózat

A Mezőség jelentős része és a történelmi Marosszék Nyárád menti falvai nélkülözték a vasút által nyújtott előnyöket. Mindkét térség infrastruktúrája elmaradott volt, az úthálózat nagy részét földutak képezték, amelyek a tavaszi és őszi esős időszakokban használhatatlanok voltak. Az említett vidékek számára a központot Marosvásárhely jelentette, amelynek piacán a Nyárád mentiek zöldséggel és erdőipari termékekkel, míg a mezőségiak elsősorban gabonafélékkel voltak jelen.

A helyi közösségek, érdekeltségek a 19. század végén felkarolták egy helyi érdekű vasút kiépítésének gondolatát, Marosvásárhelyről kiindulva a Mezőség, illetve a Nyárád vidéke irányába. A minimális pénzforrás, továbbá az építendő vonal kizárólagos helyi érdekeltsége miatt e vasútvonalakat keskenyvágányúra tervezték. A tervezett vonal legfőbb támogatói Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város voltak. A Mezőség felé tervezett vasút fontossága még inkább megnőtt a 20. század elején, amikor a Mezőségen és Marosvásárhely közelében több helyen földgázlelőhelyekre bukkantak. A vasútvonal tervezése és megépítése azonban egy hosszú folyamat részeként valósult meg.⁷⁷⁰

Marosvásárhely számára fájó pont volt, hogy az erdélyi fővasútvonal megépítésekor mindössze egy szárnyvonal végállomása lett. A város fejlődését hátráltatta az a tény, hogy az 1886-ban átadott Marosvásárhely–Szászrégen vonal után hosszú évekig nem épült vasút a térségben. A város és Maros-Torda vármegye ezért több alkalommal lépéseket tett újabb vonalak építése érdekében remélve, hogy Marosvásárhely a régió vasúti csomópontjává válhat.

A 19. század utolsó évtizedében megjelenő vasúttervek még külön-külön képelték el a mezőségi és a Nyárád-menti térségnek az összekapcsolását Marosvásárhellyel.

⁷⁷⁰ Gidó Csaba: A maros-tordai helyi érdekű keskenyvágányú vasút. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok. VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 134. (továbbiakban: Gidó, 2008.b)

Vasúti előmunkálatot kérő személyek	Időpont	Vasútvonal iránya
Filep Albert királyi tanácsos	1895	Marosvásárhely–Mezősályi–Mezőméhes csatlakozva a Marosludas–Beszterce vasútvonalhoz. ⁷⁷¹
Tolnay Regináld	1895	Marosvásárhely–Nyárádszereda–Szováta. ⁷⁷²
Berzenczey István	1896	Marosvásárhely–Koronka–Nyárádszereda–Szováta–Parajd–Korond. ⁷⁷³
Ifj. báró Solymossy László és Zarándi Knöpfler Elek	1897	Marosvásárhely–Nyárádtő–Nyárádszereda–Szováta. ⁷⁷⁴
Réthy Ferencz budapesti vállalkozó	1904	Apahida–Pusztakamarás–Kissármás–Faragó–Szászrégen. ⁷⁷⁵
Maros-Torda vármegye Gazdasági Egyesülete	1904	Radnóth–Mezőbánd–Mezőszenkmárton–Oroszfája. ⁷⁷⁶ (Kömlőd-völgyi vasút) ⁷⁷⁷

IX. Táblázat. Vasúti előmunkálati engedélyek Maros-Torda vármegyében.

A vasúti előmunkálat-kérők a térség közéleti személyiségei közül kerültek ki. Kezdetben a mezősegi és a Nyárád-menti vasútvonalnak az ötlete egymástól függetlenül jelent meg. A 19. század utolsó évtizedében az előmunkálati engedélyek újabb és újabb meghosszabbításán kívül azonban nem történt előrelépés.

A 20. század első éveinek gazdasági gondjai és politikai csatározásai nem kedveztek a vasútépítési terveknek. A térség fejlesztésében némi előremozdulást jelentett, mint ahogy korábban láttuk, hogy az 1904-es évtől megkezdődött a székely körvasút hiányzó részének fokozatos kiépítése.

A kereskedelemügyi miniszter hozzájárulásával 1904-ben Maros-Torda vármegye megszerezte a Nyárád-menti vasút előmunkálati engedélyét Solymossy Lászlótól és Z. Knöpfler Elek örökösétől.⁷⁷⁸ A tervezési munkálatok elvégzésével Braun Gyula és Linczer Ármin budapesti mérnököket bízták meg,⁷⁷⁹ akik több székelyföldi építkezésen is részt vettek,

⁷⁷¹ Vármegyei közgyűlés=*Marosvidék*, XXV. (1895. január 6.) 2. sz.

⁷⁷² Megyei közgyűlés tárgysorozata=*Marosvidék*, XXV. (1895. július 28.) 37. sz.

⁷⁷³ Egy új vasútvonal=*Közérdek*, VIII. (1896. április 5.) 14. sz.

⁷⁷⁴ Nyárádmenti vasút segélyezési ügye=*Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. március 17.) 11. sz.

⁷⁷⁵ Az Apahida–szászrégeni vasút előmunkálati engedélye.=*Marosvölgy*, III. (1904. október 30.) 41. sz. 3.

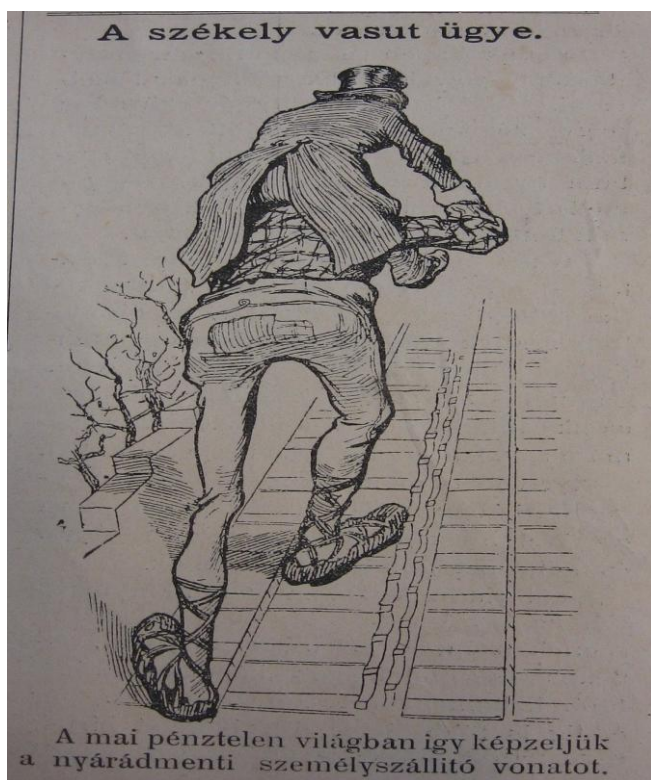
⁷⁷⁶ Mezősegi és nyárádmenti vasút ügye=*Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. június 16.) 24. sz.

⁷⁷⁷ Az ún. Kömlőd-völgyi vasút (Radnót–Oroszfája) tervét több mezősegi nagybirtokos támogatta, többek közt gr. Bethlen István képviselő vagy Sándor János későbbi belügyminiszter. A Kömlőd-völgyi vasút=*Maros-Torda*, V. (1904. július 7.) 27. sz.

⁷⁷⁸ Koncesszió-meghosszabbítás=*Maros-Torda*, V. (1904. február 4.) 5. sz.

⁷⁷⁹ A mezősegi vasút=*Maros-Torda*, V. (1904. augusztus 25.) 35. sz.

így ismertek voltak a marosvásárhelyi politikai és gazdasági elit számára. Maros-Torda vármegye 1907-ben társul Marosvásárhely várossal és együtt kérelmezték a Marosvásárhely–Szováta, Marosvásárhely–Mezőbánd–Oroszfája, Mezőbánd–Mezőkapus és Mezőbánd–Mezőméhes keskenyvágányú vasúthálózat építésének engedélyét a kormánytól.⁷⁸⁰ A vasútvonalak engedélyezése körüli műszaki teendőket Braun Gyula budapesti mérnök végezte el.⁷⁸¹ A vonalat 0,76 m nyomtávúra tervezték. Marosvásárhely város a vasúthálózat kiépítésére 200 000 koronát szavazott meg törzsrészcsevények jegyzésére.⁷⁸² Az összeget 1911-ben a város még újabb 100 000 korona hozzájárulással toldotta meg.⁷⁸³



12. ábra. Karikatúra 1900-ból.⁷⁸⁴

Marosvásárhely és Maros-Torda vármegye 1908-ban meghosszabbította az előmunkálati engedélyt, de a minisztérium javaslatára változtatott egyes helyeken a vonalvezetésen, a Marosvásárhely–Oroszfája vonalat Kolozsnagyidáig, míg a Szováta felé vezető vasútvonalat Parajdig hosszabbították meg.⁷⁸⁵ Az előmunkálati engedélyt a kereskedelmi miniszter 1909-ben, illetve 1910-ben további egy-egy évre meghosszabbította.⁷⁸⁶

A Marosvásárhely–Mezőbánd vasút útirányának tervezésekor felmerült, hogy a vonalat Marosvásárhelyen keresztül vezessék. A Kereskedelmi Minisztérium ez okból

⁷⁸⁰ A Nyáradmenti és mezőségi vasutak kiépítése=Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap, VIII. (1907. május 30.) 23. sz.

⁷⁸¹ Uo.

⁷⁸² ROLMmKMv. Marosvásárhelyi Polgármesteri hivatal iratai (románul Primăria Tg-Mureș) Technikai iratok 1898–1914 (románul Acte Tehnice), Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1907–79092.

⁷⁸³ ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1911–1419.

⁷⁸⁴ A székely vasút ügye=Vasárnap, I. (1900. november 18.) 1. sz.

⁷⁸⁵ Uo. 1912–66209.

⁷⁸⁶ Uo.

megvizsgálta a város utcáinak szabályozási tervét.⁷⁸⁷ A tervek tanulmányozása után a minisztérium elutasította, hogy a vonal a város területén húzódjon és ott közúti vasútként működjön, részben forgalombiztonsági okokból, másrészt az utcák nem voltak alkalmasak vasút elhelyezésére.⁷⁸⁸

A keskenyvágányú vasúthálózat közigazgatási bejárására 1908. szeptember 29. és október 6. között került sor.⁷⁸⁹ A Kereskedelmi Minisztérium az alépítmény koronáját 285 cm-ben határozta meg, folyóméterenként 15,8 kg súllyal bíró síneket írt elő. Marosvásárhelyre egy javítóműhely létesítését javasolta. A kiépülő vasút 146 községet vont volna be a forgalomba 38 állomás által.⁷⁹⁰

Az engedményeseknek – a pénzügyi háttér megteremtése érdekében – 1909-ben a budapesti Magyar Belga Fémipargyár Részvénytársaság⁷⁹¹ igazgatójával, Van den Eyndenel sikerült előzetes megállapodásra jutni. A részvénytársaság vállalta, hogy a finanszírozás mértékének eldöntéséhez szükséges előmunkákat elvégzi, majd azt követően nyilatkozik, hogy elvállalja-e a vasútépítést. Az engedményeseknek 200 000 koronát, míg a részvénytársaságnak 414 000 koronát, összesen 614 000 koronát kellett letétbe helyezzenek a Kereskedelmi Minisztérium pénztárába biztosítékként.⁷⁹²

A részvénytársaság mérnököket küldött ki a vonal felmérésére és a megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére. A vasútvonalat újra bejárták (reambulálás), helyesbítették a terepi változásokat a térképen, a helyszínen karókkal és egyéb jelzésekkel jelölték a vonal irányát.⁷⁹³ A részvénytársaság 1909 folyamán tárgyalásokban állt az engedményesekkel, azonban nem tett végleges nyilatkozatot a vasútépítésre vonatkozóan, sőt újabb és újabb haladékot kért. Gróf Bethlen István országgyűlési képviselő és Décsy Zoltán államtitkár javaslatára az engedélyesek nem hosszabbították meg az erre vonatkozó határidőt és új vállalkozók után néztek.⁷⁹⁴

A részvénytársaság ezt sérelmezte és 1910-ben törvényszéki eljárást indított Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város ellen. Az ok, hogy a vasutak építési engedélyének megszerzése érdekében a Kereskedelmi Minisztérium pénztárába 414 000 korona óvadékot helyezett el és tartott ott egy bizonyos ideig, ugyanakkor a cégnek 7260 korona reambulálási

⁷⁸⁷ Uo. 1911–1419.

⁷⁸⁸ Uo. 1910–20572.

⁷⁸⁹ Uo. 1908–8642.

⁷⁹⁰ Uo. 27. csomó 1909.

⁷⁹¹ A cég iparvasutak nyomjelzésére és építésére szakosodott, ugyanakkor keskenyvágányú vasúti gyártmányokat készített eladásra és bérbeadásra. Uo.

⁷⁹² Uo. 1909–6057.

⁷⁹³ Lásd a 18 és 19 számú mellékleten a Nyárad-menti vasút vonalát.

⁷⁹⁴ ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1910–4.

kiadásai voltak.⁷⁹⁵ A törvényszék végül az engedményeseket arra kötelezte, hogy a részvénytársaság vonalbejárási költségeit térítse meg.

Marosvásárhely város és Maros-Torda vármegye 1910-től tárgyalásokat kezdett a Magyar Agrár és Járadékbank, illetve a Magyar Bank és Takarékpénztár pénzügyi intézetekkel. A két fél között megállapodás jött létre, hogy a vasútépítéshez szükséges előfeltételek teljesülése esetén a pénzügyi intézetek vállalják a vasút megépítését.⁷⁹⁶ A Magyar Agrár és Járadékbank a Kis-Küküllő-völgyi Helyiérdekű Részvénytársaság elsőbbségi részvényeinek tulajdonosa volt, így megbízható félnek ígérkezett.

Bernády György marosvásárhelyi polgármester 1911. február 11-én tartott programbeszédében felvázolta egy megyesfalvi rendező pályaudvar építésének, a marosvásárhelyi MÁV üzletvezetőség felépítésének, egy vasúti javítóműhely berendezésének és egy vasutas internátus alapításának a szükségességét.⁷⁹⁷ Terve azonban az első világháború miatt már nem valósulhatott meg.

Marosvásárhely és Maros-Torda vármegye 1911 májusában a vasúti előmunkálati engedélyét átruházta a Magyar Agrár és Járadékbank és a Magyar Bank és Takarékpénztár pénzügyi intézetekre.⁷⁹⁸ A város és a vármegye kötelezettséget vállalt arra, hogy a Parajdtól Korondon át Székelyudvarhelyig, Mezőbántól Mezőkapusig, illetve Radnótig, Kolozsnagyidától Lekencéig, Kerlésig vagy Besztercéig, Mezőméhestől Apahidáig tervezett vonalak előmunkálati engedélyének⁷⁹⁹ megújítását mindig pontosan kérelmezni fogja és azokat bármikor a két bankra, akár az alakítandó Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságra átruházza.⁸⁰⁰ Továbbá a fent említett vonalak ügyében 10 éven át a két bank előzetes beleegyezése nélkül nem tesz semmilyen lépést.⁸⁰¹

A bankok a vasútvonal építését a budapesti Magyar Építő Részvénytársulatra bízták.⁸⁰² A vonal megvalósításának felgyorsítása érdekében Maros-Torda vármegye közigazgatási vezetői és országgyűlési képviselői 1911. június folyamán személyes jelenlétükkel igyekeztek az érdekelt községek képviselőtestületeit meggyőzni a vasúthoz szükséges hozzájárulás megszavazására.⁸⁰³ Marosvásárhelyre érkeztek Braun Gyula

⁷⁹⁵ Uo. 1910–10532.

⁷⁹⁶ Uo. 1911–3095.

⁷⁹⁷ A polgármester expozéja=*Székely Napló*, XXXXI. (1911. február 14.) 25. sz.

⁷⁹⁸ ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1911–877.

⁷⁹⁹ Ezekre a vonalakra a két törvényhatóság még 1909-ben megkapta az előmunkálati engedélyt. Uo. 1909–8784.

⁸⁰⁰ Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város 1917. április 24-én az előmunkálati jogait és kötelezettségeit átruházta a Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságra. Uo. 1917–4475

⁸⁰¹ Uo. 1911–2891.

⁸⁰² Uo.

⁸⁰³ A mezősegi vasút ügye=*Székely Napló*, XXXXI. (1911. július 9.) 104. sz.

vezetésével a fővállalkozó cég mérnökei és hozzákezdtek a vonal kijelöléséhez.⁸⁰⁴ A vasút ügyét hátráltatta, hogy hiányozott az összes érintett község hozzájárulása, másrészt nem zárultak le a vasút építésének pénzügyi fedezetéről szóló tárgyalások. Ezért – annak ellenére, hogy a vonal irányát sikerült pontosítani – az 1911-es évben nem lehetett a vasút építéséhez hozzáfogni. A vasút ügyét tovább késleltette, hogy Maros-Torda vármegye alispánja több község hozzájárulási határozatát megsemmisítette formai okokból, újabb határozathozatalra utasítva azokat. A községek azonban most már abban a tudatban, hogy a vasút úgyis megépül, vonakodtak ezt megadni, ezzel kockáztatva a vasút megépítését.⁸⁰⁵ Az alispán és a vármegye tisztviselői 1911 őszén az érintett helységekből közgyűléseket tartottak, egyenként győzték meg a falvakat a pénzbeli hozzájárulásra.⁸⁰⁶

Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely közös küldöttséget menesztett gróf Haller János főispán vezetésével Budapestre, 1911 októberében, hogy az érdekelt minisztériumoktól kérjék a vasút engedélyezését és az építkezések mielőbbi megindítását.⁸⁰⁷ A vasút érdekében olyan jelentős személyiségek lettek mozgósítva, mint dr. Bernády György marosvásárhelyi polgármester, Sándor János országgyűlési képviselő, akinek meghatározó szerepe volt a Kis-Küküllő-völgyi vasút megépítésében, vagy gróf Bethlen István országgyűlési képviselő, későbbi magyar miniszterelnök.

A következő évben minden körülmény adott volt az építés megkezdésére. A Magyar Agrár és Járadékbank Részvénytársaság 1912. május 7-én az engedélyezési biztosítékot letette és a budapesti Magyar Építő Részvénytársulat céggel a helyi érdekű vasút kiépítésére a szerződést megkötötte.⁸⁰⁸

A törvényhozás elé 1912. június 19-én került a Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút engedélyezési törvényjavaslata.⁸⁰⁹ Az 1912. évi XLVI. törvénycikk kimondta „*a m. kir. államvasutak Marosvásárhely állomásától egyrészt a kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút Parajd állomásig, másrészt Koloznagyidáig vezető fővonalakból és ez utóbbi vonal Mezőbánd állomásától a marosludas–besztercei helyi érdekű vasút Mezőméhes állomásig vezetendő szárnyvonalból álló helyi érdekű vasút*” engedélyezését.⁸¹⁰ A törvény felhatalmazta a pénzügyminisztert, hogy a vasút építésére törzsrészvények ellenében 100 000 korona

⁸⁰⁴ Készül a mezősegi vasút=*Székely Napló*, XXXXI. (1911. július 16.) 108. sz.

⁸⁰⁵ Értekezlet a mezősegi vasút dolgában=*Székely Napló*, XXXXI. (1911. szeptember 14.) 141. sz.

⁸⁰⁶ Uo.

⁸⁰⁷ ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1911–877.

⁸⁰⁸ Uo. 1912–5184.

⁸⁰⁹ *Országgyűlési Napló*, 1910. XVIII. k. 532. sz. 223.

⁸¹⁰ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7171.(letöltve:2011.04.24.)

rendkívüli segílyt bocsásson az engedélyesek részére.⁸¹¹ A tényleges építési és üzletberendezési tőkét 13 587 000 koronában, pálya kilométerenként 72 503 koronában állapították meg. A pénzt 37,18%-ban törzsrészesvények, 62,82%-ban pedig elsőbbségi részesvények kibocsátására által tervezték összegyűjteni.⁸¹² Az engedélyezési törvényt követően a Magyar Építő Részesvénytársaság 1912. augusztus 6-án mint építési fővállalat, Máthé Ferenc, Vajkai Károly és Bacher Ernő okleveles mérnökökkel, mint alvállalkozókkal építési szerződést kötött.⁸¹³

Két évtizedes vajúdas után a mezöségi és Nyárad-menti vasúthálózat építése így 1912 augusztusában kezdetét vette. A tervek szerint a vonal főrészei 1913 nyarára, az egész vonal 1914-re készült volna el.⁸¹⁴ A vasút építése több törvényhatóság területére terjedt ki: Maros-Torda, Torda-Aranyos, Kolozs, Szolnok-Doboka, Beszterce-Naszód, Kis-Küküllő és Udvarhely vármegyékre. Az építkezést felügyelő műszaki személyzet harminc mérnökből és műszaki hivatalnokból állt.⁸¹⁵ Marosvásárhely központtal a MÁV megszervezte a Maros-Torda Helyi Érdekl Vasút Építési Kirendeltséget, amely 1916-ig működött, a kiegészító vasúti munkálatok befejezéséig.⁸¹⁶

A Maros-Torda Helyi Érdekl Vasút Részesvénytársaság megalakulására 1912. október 7-én került sor Budapesten a Magyar Agrár és Járadekbank Részesvénytársaság helyiségében. Az alapítók a Magyar Agrár és Járadekbank Részesvénytársaság és a Magyar Bank és Kereskedelmi Részesvénytársaság.⁸¹⁷

Még 1912-ben felmerült a vasúthálózat tovább bővítése egészen a MÁV kolozsi állomásáig vagy Kolozsvárig. Az érdekl felek Kolozs és Maros-Torda vármegyék, Kolozsvár, Marosvásárhely, a mócsi és nagysarmási falvak, a Magyar Építő Részesvénytársaság, valamint a Magyar Agrár és Járadekbank Részesvénytársaság képviselői találkoztak 1912. november 26-án a budapesti Pannónia szálló éttermében. A megbeszélés tárgya a maros-tordai vasút meghosszabbítása Mezőpogáctól Kolozsig.⁸¹⁸ Kolozs vármegye felkérte Maros-Torda vármegyét és Marosvásárhely várost, hogy kérjen új előmunkálati engedélyt egy Mezőpogács–Kissarmás–Mócs–MÁV Kolozs állomásáig húzódó

⁸¹¹ Uo.

⁸¹² *Országgyűlési Napló*, 1910. XVIII. k. 555. sz. 309.

⁸¹³ *Vélemény a Marosvásárhely–Parajdi H.É.V. építése közben levonult árvizek okozta rongálásokról*. (szerk: Zielinski Szilárd) Budapest, 1913, Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részesvénytársaság. 32. (továbbiakban: Zielinski 1913.)

⁸¹⁴ Épül a mezöségi vasút=*Székely Napló*, XLII. (1912. augusztus 20.) 125. sz.

⁸¹⁵ A mezöségi vasút=*Székely Napló*, XLII. (1912. szeptember 3.) 133. sz.

⁸¹⁶ *Magyar Vasúti Szaknaptár Közlekedési almanach és sematizmus*. 1916. XII. évf. (szerk. Wodianer Béla Antal) Budapest, é.n. Wodianer F. és Fiai Könyvnyoda. 225.

⁸¹⁷ ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1912–82.

⁸¹⁸ Uo. 1912–11.

keskenyvágányú helyi érdekű vasútra.⁸¹⁹ Bernády György, Marosvásárhely polgármestere rámutatott, az új tervvel az általuk kidolgozott terv használhatatlanná válna. Feltette a kérdést, hogy Kolozs vármegye ebben őket kárpótolná-e. Braun Gyula, a Magyar Építő Részvénytársaság építésvezetője kérte, hogy az érdekeltek minél korábban döntést hozzanak, mert a méhesi vonal építését legkésőbb 1913 tavaszán a részvénytársaság meg szeretné kezdeni. Kolozsvár soknak tartotta a 28 000 koronás hozzájárulást kilométerenként. A kincses város csak akkor támogatta volna a vasút építését, ha az elérné a várost, sőt még a városon is mint közúti vasút folytatódna. Braun Gyula ezt elfogadhatatlannak találta. A jelenlevők az értekezletet ebben a témában egyfajta előértekezletnek tekintették.⁸²⁰ A kialakított terveken azonban nem történt később módosítás, a világháború kitörése megakadályozta, hogy a vasútvonal tovább folytatódjon Kolozsvár irányába.

A vasútépítő vállalatnak komoly fennakadást okoztak a kisajátítások és a megígért pénzügyi hozzájárulások elmaradása. Leginkább Marosvásárhely várossal voltak gondok, amely nem fizette be a megígért pénzügyi támogatást. Marosvásárhelyen dr. Bernády György polgármestersége ideje alatt (1902–1912) jelentős középítkezésekre került sor. Ekkor épült a város arculatát máig meghatározó városháza, a Kultúrpalota. Kiépült a város csatornahálózata, közvilágítása, megépült a villanytelep. Az építkezések jelentős banki kölcsönök segítségével valósultak meg. Ezért annak ellenére, hogy a város ígéretet tett a tervezett vasút esetében törzsrészvények jegyzésére, igazából pénzügyi fedezete erre nem volt.⁸²¹ A vasúti részvénytársaság és a város között több éves huzavona volt a megígért pénz kérdésében. Azt tudjuk, hogy a város tartozása a részvénytársaság felé 1916 végén még mindig 289 445 korona volt.⁸²² Marosvásárhely azonban a vármegyének is tartozott. Maros-Torda vármegye alispánja átiratban tudatta a várossal 1913 augusztusában, hogy annak idején a város helyett a vasúti előmunkálatokra 10 555 koronát előlegezett és kérte, hogy a város azt sürgősen térítse meg.⁸²³ A levéltári forrásokból nem derül ki, hogy a város mikor és hogy rendezte a tartozását a vasútépítő részvénytársaság, illetve a vármegye irányában.

Vita tárgyát képezte a keskenyvágányú vasút kiindulási pontja. A kereskedelmi miniszter 1913. május 3-án arról értesítette a vasúti részvénytársaságot, hogy a marosvásárhelyi állomás fennsíkjának szélén képezik ki a keskenyvágányú vasút csatlakozási

⁸¹⁹ Uo.

⁸²⁰ Uo.

⁸²¹ Gidó, 2008b. 147.

⁸²² ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27. csomó 1916–521.

⁸²³ Uo. 1913–7473.

pontját a MÁV vonalaival. A minisztérium jóváhagyta egy fedett váróhelyiségnek és egy átrakodó állomásnak a létesítését.⁸²⁴

A vasútépítkezést a pénzbeli viták mellett a mostoha időjárás és a rosszul megválasztott vonalvezetés is késleltette. Az alvállalkozók már a munka megkezdése után jelezték, hogy a vonal építési területe állandó árvízveszélynek van kitéve és már 1912. szeptember 22-én vonal- és tervváltoztatást javasoltak, amit a fővállalat elutasított.⁸²⁵ Az alvállalkozók jelezték, hogy a vonal a Nyárad-völgyének legmélyebb pontján, teknőben fekszik, így állandóan ki lesz téve az árvízveszélynek. Másrészt a völgy egy része már az építés kezdetén víz alatt volt, ezért a vonal menti mérnöki kitűző munkát nem lehetett elvégezni. Az alvállalkozók vonal áthelyezésre és az ártéri hidak beiktatására tett javaslatai süket fülekre találtak a fővállalkozónál.⁸²⁶

A későbbi események beigazolták az alvállalkozók aggodalmát, 1913 júniusában és júliusában egymás után többször árvíz pusztított a Nyárad mentén, megrongálta az épülő helyi érdekű vasút töltéseit, tetemes részüket átszakította és elmosta, több helyen a részben kész hidakat alámosta. Az árvizek komoly károkat okoztak az építkezési vállalatnak. A károk okát többen abban is látták, hogy a vasútvonal völgyzárlatot képezett és nem megfelelő helyen lett a vonal tervezve. A vármegye 1913. augusztusában feliratban fordult az újjáépítés és egyben a terv változtatása érdekében a kereskedelmi miniszterhez.⁸²⁷ A már elkezdett vasútvonal irányát azonban nem lehetett megváltoztatni.

A pusztító árvizek leginkább a vasútépítési alvállalkozókat sújtották. Az alvállalkozók az árvíz után kétes hasznúvá vált üzletből úgy akartak szabadulni, hogy szakértői szemlét kértek az építési tervek műszaki felülvizsgálatára. Az Magyar Építő Részvénytársulat a szakértői szemle ellenére kérte, hogy az alvállalkozók az eredeti tervek alapján folytassák az építkezést ott, ahol a bizottság nem tett kifogást. Az alvállalkozók ebbe nem egyeztek bele, mire a fővállalkozó a hatóság segítségét vette igénybe és sikerült elérnie, hogy Köllő alispán megállapítsa a társaság jogát az építési munkák folytatására. A járásbíróság bírói zár alá vette az alvállalkozók anyagkészletét és szerszámain. Az alvállalkozók memorandumot intéztek a kereskedelmi miniszterhez és oltalmat kértek.⁸²⁸

A vita országos feltűnést keltett. A viszálykodás odáig fajult, hogy az építési alvállalkozókat, Máthé és Vajkai mérnököket alispáni rendelettel csendőrszuronnal

⁸²⁴ Uo. 1913–22180.

⁸²⁵ Zielinski, 1913. 60.

⁸²⁶ Uo.

⁸²⁷ Egy havi közigazgatás=*Székely Napló*, XLIII. (1913. augusztus 12.) 124. sz.

⁸²⁸ Zavarok a h. é. vasút építésénél=*Székely Napló*, XLIII. (1913. november 4.) 168. sz.

távolították el az építkezésről. Az alvállalkozók a saját igazuk alátámasztása érdekében szakértőként felkérték Zielinski Szilárd műegyetemi tanárt, aki egy vaskos kötetben tette közzé a helyszíni szemlén szerzett tapasztalatait és véleményét. Zielinski kimutatta, hogy a fővállalkozó a Nyárad árterületére tervezte a vasútvonalat és több helyen eltért az 1908-as közigazgatási bejárásban kijelölt vasútvonaltól. Az alvállalkozóknak átnyújtott terveken nem tüntették fel az árvíz által veszélyeztetett helyeket. Zielinski szerint az alvállalkozóval kötött szerződést meg kell változtatni, akárcsak egyes helyeken a vonal vezetését, a töltések magasságát meg kell emelni, az ártéri hidak számát és nyílásait növelni kell, a vasutat keresztező vízerők, torrens jellegű patakoknál pedig átereszek építendőek.⁸²⁹ Ennek értelmében a fővállalkozó több százezer korona kártérítéssel tartozott az alvállalkozóknak. Válaszként az engedményesek nevében Braun Gyula főmérnök zárlatot kért a munka színteréről távozott alvállalkozók anyag- és szerszámraktárára. Miután a járásbíróság ezt a zárlatot elrendelte, Braunék folytatták a vasútépítkezést az alvállalkozók felszerelésével. Az ügyben azonban fordulat következett be, a királyi tábla, Bedő Sándor, az alvállalkozók jogi képviselőjének fellebbezésére a zárlatot törvényellenesnek ítélte. A fővállalkozók vereséget szenvedtek, mert a vasútépítést nem folytathatták tovább szerszámok és a zárlat alól feloldott felszerelések nélkül. Az építés stagnálása a vasút engedélyét is veszélyeztette.⁸³⁰ A fővállalkozó kénytelen volt kiegyezni az alvállalkozókkal, így a munka ismét elkezdődött. A vita miatt azonban a vasút nem tudott elkészülni a tervezett időpontra, sőt az első világháború kitörésének következtében a vasúthálózat forgalom előtti megnyitása tovább tolódott. A vasúthálózat megnyitása végül két szakaszban történt meg. Az első szakaszban 1915. február 1-jén három vasútvonalszert, majd 1915. október 23-án újabb két vonalszert adtak át a forgalomnak:

a) *Marosvásárhely–Deményháza vonalszert* 1915. február 1-jén adták át. A Nyárad-menti vonalnak egy részét képezte. 49,577 km hosszú. Összesen 149 híd és áteresz, illetve 13 állomás és 3 vízállomás, 6 őrház és 85 útátjáró létesült.⁸³¹ A pálya sík vidéken haladt, ezért nem volt szükség nagyobb földmunkálatok elvégzésére. A vonalszert állomásai: kibővítették a marosvásárhelyi alsó állomást, Maroskeresztúr, Nagyteremi, Fintaháza, Folyfalva, Ákosfalva, Backamadaras-Szentgerice, Nyárádszentlászló-Szentháromság, Székelytompá, Nyárádszereda, Csíkfalva és Deményháza. Megállóhelyek létesültek: Meggyesfalva, Lőrincfalva, Jobbágyfalva és Búzaháza.⁸³²

⁸²⁹ Zielinski, 1913. 57.

⁸³⁰ A tábla és a kis gőzös=*Székely Napló*, XLIII. (1913. november 25.) 180. sz.

⁸³¹ *Magyar Királyi Államvasutak. Függelék az 1914/1915 számadási év üzletjelentéséhez*. Budapest, 1916, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (továbbiakban MÁV, 1916.) 6–7.

⁸³² Uo. 6.

b) *Maroskeresztúr–Mezőbánd vonal*. 1915. február 1-jén nyílt meg a 21,687 km hosszú vasútvonal. A vonalon 91 híd és áteresz épült, a legjelentősebb egy 70 m nyílású híd a Maroson. Állomások: Mezőbergenye és Mezőbánd, ahol vízállomást is berendeztek. Ezen kívül 4 őrház és 58 útátjáró létesült.⁸³³

c) *Mezőbánd–Mezőméhes vonal*. 1915 február 1-jén adták át a forgalomnak. A vonal Mezőbánd állomásból indult ki. Nyugati irányba haladva a Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasút Mezőméhes állomásába torkolt. A vonal hossza 27,695 km, hegyi pálya jelleggel bírt és összesen 103 híd és áteresz épült. A pálya mellett 4 állomás létesült: Mezőgerebenes, Fekete, Mezőpagocsa és Mezősályi, továbbá Istentava megállóhely. Két helyen rendeztek be vízállomást: Fekete állomáson és Uzdiszentpéteren. A nyílt pályán 4 őrház és 73 útátjáró létesült.⁸³⁴

d) *Deményháza–Parajd vonalrész*. A 23,433 km vasútvonal 1915. október 23-án nyílt meg. Hegyi pálya jellegű. Állomások: Nyárádremete, Szovátafürdő és Parajd. Az utóbbi állomáson bővítési munkálatokat is végeztek.⁸³⁵ Feltételes megállóhelyet létesítettek Nyárádköszvényes és Szakadát településeken.⁸³⁶

e) *Mezőbánd–Kolozsnagyida vonal*. Az 56,913 km vasútvonalat 1915. október 23-án adták át a forgalomnak, szintén hegyi pálya jellegű. Állomások: Mezőmadaras, Mezősámsond, Szabéd, Mezőrűcs, Mezőszentmárton, Mezőkirályfalva, Nagynyulas, Teke, Kolozsnagyida. Feltételes megállóhelyek: Komlód, Mezőakna és Tekei tanyák.⁸³⁷

A történelmi Magyarországon utolsóként a MÁV kolozsvári üzletvezetőségének keretében 1915-ben megszervezték a Marostordai Helyi Érdekű Vasút Osztálymérnökséget. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy irodakezelő, 6–10 pályafelvigyázó és 28–30 pályaoőr teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázó szakaszok székhelyei: Marosvásárhely, Mezőbánd, Mezőkeresztúr, Mezőméhes, Mezőrűcs, Nyárádszereda, Nyárádremete, Teke, Parajd és Ákosfalva voltak. Az osztálymérnökség vezetője Török Kálmán mérnök volt, akit 1919-ben a román hatóságok kiutasítottak Erdélyből. Török Kálmán 1940-től, Észak-Erdély Magyarországhoz való visszacsatolása után a kolozsvári vasúti üzletvezetőség igazgatója volt.⁸³⁸

⁸³³ Uo. 7.

⁸³⁴ Uo.

⁸³⁵ Magyar Királyi Államvasutak állapota és üzleti eredményei az 1915/1916-iki számadási évben. Budapest, 1918, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (továbbiakban MÁV, 1918.) 8.

⁸³⁶ Uo. 9.

⁸³⁷ Uo. 7–9.

⁸³⁸ Horváth, 2004. 117.

Összegzésként elmondhatjuk, hogy a Nyárad menti és mezőségi keskenyvágányú vasutak megépítésével a székelyföldi vasútépítkezések korszaka lezárult. A keskenyvágányú vonal kiépülésével Marosvásárhely ténylegesen vasúti csomóponttá, a mezőségi és Nyárad-menti termékek felvásárló központjává vált. Ezek a vonalak nyolc évtizeden keresztül szolgálták a kistermelők érdekeit, majd a második világháború után a Marosvásárhelyen dolgozó vidékiek szállítási eszközeként működtek.

A Nyárad-menti vasút hanyatlása az 1970-es években kezdődött. Első lépésben beszüntették a Szováta–Parajd közti szakaszon a közlekedést, a vasúti síneket felszedték és a pálya helyének nagy része beépült. A vasútvonalra a végzetes csapást a román vasúttársaság (CFR) és Traian Băsescu, az akkori közlekedési miniszter mérte, arra hivatkozva, hogy a vasúthálózat veszteséges, 1997-ben leállították a forgalmat. Az elmúlt másfél évtizedben a vasútvonal és a hozzá tartozó épületek enyészetté váltak vagy más szerepet kaptak, a síneket több helyen illetlen kezek felszedték. A nyílt pálya befüvesedett vagy bokrok nőttek a talpfák és a sínek fölé. Az egykor virágzó keskenyvágányú vasútvonal pőfögő lassú kis mozdonyaival már csak az emlékekben és képeken él.

IV. A vasút, mint a modernizáció eszköze a Székelyföldön

A technika történetében érdekes színfoltot jelentett az 1829-ben megrendezett angliai mozdonyverseny. Először a történelemben nem emberi vagy állati erő mérte össze gyorsaságát, hanem ember által megépített géperő feszült egymásnak. Ma már megszokott látványt nyújtanak az egymás mellett futó vasútpályák, autópályák és a levegőt hasító repülőgépek. A modern közlekedés hajnalán a zakatoló, pöfögő vonatok azonban igazi csodaszámba mentek. Átalakult a tér- és időbeli távolság. Több száz kilométert lehetett utazni egy nap alatt függetlenül az időjárási körülményektől.

Az 1900-as párizsi világkiállításon jelezve a közlekedés fejlődését, szemléltetésként feltüntették, hogy a történelem folyamán mennyi idő alatt lehetett megtenni Párizs–Calais közti 295 km-es utat. A táv megtételére: 1692-ben 7 nap, 1786-ban 3 nap, 1814-ben 40 óra, 1834-ben 28 óra, 1867-ben 5 óra, 1887-ben 4 óra, míg 1900-ban gyorsvonattal csak 3 óra 15 perc kellett.⁸³⁹ A fenti adatok jelzik az utazás, az áruforgalom sebessége terén bekövetkezett változásokat. A vasút megjelenésével a több napos utak pár órára csökkentek. A vasúti felépítmények modernizálásával, a mozdonyok és kocsik fejlődésével újabb és újabb értékes percekert nyert az emberiség.

A szabályzott közlekedés megkövetelte az idő mérésének a szabályozását. Minél sűrűbb lett a vasúthálózat és minél több tájegységet vontak be a vasúti forgalomba, annál inkább szükségessé vált egy egységes vasúti idő bevezetése. Ezen a helyzeten kezdetben úgy segítettek, hogy többnyire az ország fővárosának idejét fogadták el a vasúttársaságok. Így 1876. március 2-től a vasúti menetrendek összeállításánál a helyi idők helyett Magyarországon a budapesti időt használták, míg Ausztriában a prágai időt. A két időzóna között 11 perc volt a különbség.⁸⁴⁰ Az európai vasutakon kezdetben mintegy 21 különféle idő volt alkalmazásban, amelyek komoly gondokat okoztak mind a személy-, mind a teherforgalomban.⁸⁴¹ Ezért szükségessé vált egy egységes vasúti idő bevezetése, így került sor a greenwichi idő⁸⁴²elfogadására. Angliában a vasúti időt 1880-ban általános standardként vezették be, Németországban hivatalosan 1893-tól alkalmazták a zónaidőt.⁸⁴³

⁸³⁹ Szabolcsy Antal: *A közlekedés története*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 23–24) 15–16.

⁸⁴⁰ Frisnyák, 2001. 72.

⁸⁴¹ Egy új vasúti idő=*Brassó*, VII. (1891. szeptember 26.) 36. sz.

⁸⁴² A nemzetközi geodetikai kongresszus 1883 októberében Rómában kimondta, hogy mind a tudományos célokra, mind a világforgalomra nézve egy egységes időszámítást kell elfogadni és bevezetni. 1884 októberében 24 állam diplomáciai és tudományos képviselőiből álló konferencia ült össze Washingtonban, itt megállapodtak,

Az egységes zónaidő egyszerre lépett érvénybe az Osztrák-Magyar Monarchia összes vasútjain 1891. október 1-jén. A vasúton addig alkalmazott budapesti és prágai idők helyett az új közép-európai időszámítás lépett. A közép-európai 12 óra új időhöz képest a régi idő szerint Kolozsvár 34 perccel, Brassó 42 perccel volt előbb.⁸⁴⁴ A vasúton alkalmazott egységes időszámítást kiterjesztették a posta és távírda, illetve az összes hivatalra is. Az új idő szerinti tájékozódás azonban csak lassan vált mindenütt elfogadottá. A sepsiszentgyörgyi *Székelly Nemzet* tréfás írása jól tükrözi a zónaidő bevezetésével a helyi lakosság körében tapasztalható tájékozódási zavart. *„a katolikus harang állítólag a vasúti óra szerint harangoz a mi nagy bajt okozott annak idején a polgári fiúiskolánál, hol a szolga a napórát utána igazította, a református pedig, szintén a rendes idő szerint harangoz, azaz egy félórával hamarabb. Eddig még csak megvoltunk: a hivatalnokok mentek az irodába a katolikus harang szerint s jöttek a református szerint, lefeküdtünk a református szerint a felkelésnél követtük a katolikust. A gazdasszonyok, ha nem volt kész a leves, a katolikusra hivatkoztak, ha elégett a sült a reformátusra hivatkozva zsörtölődtek a rendetlen férjekre. ... Bizony sok bajt okoz az idő.”*⁸⁴⁵ A *Csíki Lapok* írja 1892-ben *„A delet azonban a szokásos déli harangozás még most is a régi jóféle rapidó szerint jelzi, a mi mindenesetre zavarólag hat a nagyközönségre, mert az azon időhöz szokott nagy urat: a gyomrot lázadásba hozza.”*⁸⁴⁶

A vasútnak köszönhetően először az emberiség történetében a tér összezsugorodott. A vasút új tereket nyitott meg, amelyek eddig nem voltak elérhetők, de ugyanakkor megsemmisítette a köztes teret, amit eddig az egyén az utazásai alkalmával teljes mértékben megtapasztalhatott. A vonat már csak az indulást és a célt ismerte.⁸⁴⁷ A vasúttal tehát eltűnt a hagyományos utazásból jól ismert térbeli közelség, a táj gyorsan egymást követő filmkockák elmosódó folyamatává vált. Az utazó szeme a sebesség miatt képtelen volt folyamatosan figyelni a vonatablak előtt elrohanó tájat, ezért gondolataiba merült, elszundikált, útitársával kezdeményezett beszélgetést vagy pedig olvasmányaiába merült. Megszűnt a hagyományos tér és idő érzése, megnyílt az út a száguldás előtt.

hogy az egységes idő kiindulási déllője a greenwichi. Az európai idő-zónát három övre osztották. Az első a nyugat-európai, a második a közép-európai és a harmadik a kelet-európai idő. Mindegyik zóna ideje a szomszédostól 1 órával tér el. Az 1890. júliusban tartott vasút-igazgatói tanácskozáson az európai vasutak többsége elfogadta a zóna időt. Magyarországon Baross Gábor rendeletére 1891. október 1-től nemcsak a vasúton, hanem a közéletben is életbe lépett a közép-európai zónaidő, amelyből ugyan kiestek az ország keleti részei, de egyöntetűség végett azokra is kiterjesztették.

(<http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/109/pc010909.html>. letöltve: 20007. 11. 27.)

⁸⁴³ Schivelbusch, 2008. 52.

⁸⁴⁴ Thirring Gusztáv: *Egységes idő*. Budapest, 1892, Klny. 53.

⁸⁴⁵ Az időről=*Székelly Nemzet*, IX. (1891. július 19.) 110. sz.

⁸⁴⁶ A zónaidő=*Csíki Lapok*, IV. (1892. augusztus 17.) 35. sz.

⁸⁴⁷ Schivelbusch, 2008. 45.

A vasút térbeli változást is okozott, átalakult az általa érintett települések képe, nem csak azért, mert társadalmi és gazdasági fejlődést gerjesztett, hanem mert civilizációs mintákat is terjesztett, hatással volt az építkezésekre, háztartási szokásokra. Az állomás épülete melléképületeivel, a sínpálya bevágásaival, alagútjaival, hídjaival átalakította környezete arculatát. Vasút nélkül már el sem lehetett képzelni egy várost.

A zárt kis régiók világa feloldódott, a különböző termékek most már a kontinens bármely pontjára eljuthattak egy pár nap alatt. Az árak egyenletesebbekké, állandóbbakká és könnyebben meghatározhatókká váltak, megnőtt a javak forgalomképessége. A szállítási költségek és időtartam leszállításával olyan termékek, amelyek nagy tömegűek, raktározási, vagy szállítási gondok miatt addig alig voltak szállíthatók, most a vasúti árufogalom legfontosabb cikkeivé váltak. Ilyen például a kőszén, a különböző érc, vagy az olyan gyorsan romló élelmiszer-cikkek, mint például a tojás. A vasút hozzájárult a termelés szélesítéséhez és növeléséhez. A javak árának csökkenésével szaporodott azon fogyasztók száma, akik korábban nem engedhették meg maguknak egyes cikkek vásárlását azok drágasága miatt. A társadalom fogyasztási szokásai átalakultak, a lakosság minden rétege bekapcsolódott a kereslet és kínálat forgalmába.

A vasút nemcsak a megnyitott vidék termelőinek kedvezett, hanem távoli vidékek termelőképességére is hatással volt. Egy adott terület termékei bármely piacon megjelenhettek, versenyre kelve a helyi árucikkekkel, amelyek akár el is veszíthették addigi fogyasztóikat, ha nem voltak versenyképesek.⁸⁴⁸ A helyi gazdálkodás feltételei teljesen megváltoztak, új termelési ágak keletkeztek, a meglévők vagy fejlődésnek indultak vagy elveszítették jövedelmezőségük alapját. A szállítás modernizálása, olcsósága, a közlekedés sebessége, szabályossága, biztonsága, a szállítható javak tömeg jellege által a vasút hatással volt a gazdasági élet minden ágazatára. A vasúti forgalom fejlődésére hatással volt a pályaudvarra vezető utak minősége, amely behatárolhatta az állomásokra érkező áruk körzetét. Hasonló összefüggés van a pálya és a természeti környezet között is.⁸⁴⁹

A vasútnak köszönhetően az ipar már nem volt oda kötve, ahol a nyersanyagok is beszerezhetők, hanem ott telepedett le, ahol a konjunktúra sajátos helyzetének megfelelt. A nyersanyag beszerzése éppen a szállítási költségek alacsony volta miatt az ipari tevékenységet űzőknek nem okozott olyan gondot, mint korábban. A vasút maga is, mint minden új technikai felfedezés, egy sereg új találmányt hozott létre, amelyek mindegyike egy új fejlődő

⁸⁴⁸ Schwarczel Sándor: A vasutak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. In: *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* 1880. 14 évf. 5 füzet. 511.

⁸⁴⁹ Uo. 512.

iparágnak vált forrásává.⁸⁵⁰ A szén és a vas a vasútban találta meg legnagyobb fogyasztóját és a teherforgalomban is a legnagyobb mennyiséget ezek az anyagok képezték. A második legnagyobb teheráru- cikk az erdei termékek, majd következnek a mezei, valamint a malomipari termékek. Az állami megrendelések, elsősorban a közszállítások, állandóságuk és nagy tömegük miatt jótékonyan befolyásolták az iparfejlődést. A vasútépítések kezdetén a nyersanyag, olcsó építőanyag és a gördülő felszerelések nagy százaléka külföldről érkezett. Részből azért is, mert a közlekedési társaságok idegen kézben voltak és a magyarországi vonalaiknak szükségleteit a hazai termelés mellőzésével biztosították. Másrészt a hazai ipar képtelen volt kezdetben eleget tenni a vasútépítő társaságok kéréseinek.

Az állam a vasúti beruházásokat a hazai ipar fejlesztésére igyekezett felhasználni. A Közlekedési Minisztérium 1882-ben rendeletben kérte a közlekedési vállalatokat, hogy az építkezési anyagot csak akkor vásárolják külföldről, ha azt belföldről nem tudják megoldani, ugyanakkor készítsenek kimutatást a külföldről, illetve belföldről beszerzett javakról.⁸⁵¹ A megalakult közlekedési vállalatok árkedvezmények, több éves szállítási szerződések és egyéb közvetlen támogatási eszközök segítségével nemcsak a már fennálló iparágakat erősítették és fejlesztették, hanem új iparágakat is meghonosítottak.⁸⁵²

A vasútnak közigazgatás-szervező szerepe is volt. Az állam könnyebben tudta tartani kapcsolatát legtávolabbi vidékekkel. A politikai elit korán felismerte a vasút ilyen jellegű fontosságát. Lónyai Menyhért már 1848-ban kifejtette, hogy *„ha hazánk vasúthálózattal birand, a közigazgatás központjához egy nap alatt eljuthatnak az ország legvégső széléről a tudósítások, részint egy nap alatt elmehetnek a rendeletek, vagy a kiküldött egyénei által megsejmelhetnek s elintéztethetnek.”*⁸⁵³ A vasút átalakította a hadügyet, a hadviselés jellegét, gyorsabban meg lehetett valósítani a hadsereg szállítását és összpontosítását, illetve utánpótlással való ellátását.

A vasút dinamizálta Magyarország gazdaságát és társadalmát, a fejlődés legfontosabb mozgatórugója lett. A következőkben a vasútnak a székelyföld társadalmi és gazdasági folyamatokban betöltött szerepét követhetjük végig. Első lépésben azonban szükséges megvizsgálni, hogy hogyan hatott a vasút a székelyföldi tutajforgalom megszűnésére és a közúthálózat fejlődésére.

⁸⁵⁰ Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. In: *Vasúti és Hajózási Hetilap* XI. (1909. február 12.) 7. sz. 62-63.

⁸⁵¹ Edvi – Méhely, 1910. 46.

⁸⁵² Uo. 48.

⁸⁵³ Lónyai, 1848. 109.

IV. 1. A székelyföldi tutajozás és közúthálózat

A vasút megjelenéséig a kontinentális közlekedést a belvízi hajózás és a közúti forgalom biztosította. Az új technikai találmány a hagyományos szállítási eszközök domináns helyzetének megszűnését jelentette. A székelyföldi vasútépítések ideje alatt élte a tutajozás és a fuvarozás az utolsó nagy felvirágzását. A tutajozás a székelyföldi térség egyik legjelentősebb gazdasági tevékenysége volt. Tutajozással leginkább a Maros, de kisebb mértékben a két Küküllő, Olt vagy a Görgény folyókon foglalkoztak. A zord éghajlatú, kevésbé termékeny területeken a tutajozás és az erdőkitermelés a helyi lakosság legfontosabb kereseti forrása volt.

A Maros mentén a 19. század második felében tutajozással foglalkozó kereskedő társaságok jöttek létre. A szászrégeni fakereskedőket tömörítő „*Marosi tutajozást előmozdító társaság*” 1877-ben jött létre. Ellenőrzése alá vonta a Maroson való tutajozást, rendezte a Maros medrét és vámokat szedett az ellenőrzése alatt álló folyam szakaszon.⁸⁵⁴ A társaság tutajai megrakva gerendákkal, deszkákkal, lécekkel Lippára, Aradra vagy Szegedre úsztak, ahol külön megbízottak a fa értékesítését végezték. A tutajokon teherként nagy mennyiségű deszkát, faragott fát, zsindelyt és szőlőkarót is szállítottak, nagyban növelve a vállalkozások gazdaságosságát. Maros-Torda vármegye monográfiájában írta Barabás Endre „*A megye északi részeiben lévő hatalmas erdőségek fáit száz meg száz fejsze döntögeti télen át, a Maros és mellékvizői a tavaszi hóolvadáskor az úsztatott fák ezreitől van borítva, melyeknek nagy részét tutajokba kötve, a gyergyói tutajosok szállítanak le a Maroson Zámig.*”⁸⁵⁵

A faanyagszükséglet jelentős mértékben megnőtt az erdélyi vasútépítkezésekkel. A Magyar Keleti Vasút Marosvásárhelyig vezető szárnyvonalának építésekor az építkezési vállalat Kutyfalvánál rakpartot létesített a tutajok részére, hogy a Maroson érkező faanyagot könnyebben lehessen kirakni.⁸⁵⁶ Az a tény, hogy *Schuller Dániel*, mint a Szászrégenben székelő tutajtársulat elnöke a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútvonal részvényese lett, jól példázza, hogy a tutajtársulat és annak tagjai is felismerték a vasútban rejlő lehetőségeket.

A tutajozás hátránya volt, hogy állandóan ki volt szolgáltatva a természet kénye-kedvének. Ha télen kevés csapadék hullott, fennállott annak a veszélye, hogy az alacsony

⁸⁵⁴ Tarisznay Márton: *Gyergyó történeti néprajza*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó. 74. (továbbiakban: Tarisznay, 1994.)

⁸⁵⁵ Barabás Endre: *Maros-Torda vármegye és Maros-Vásárhely közgazdasági leírása*. Budapest, 1907, Pesti Könyvnyomda. (Megyei monográfiák 17–18.)106.

⁸⁵⁶ Az X–mvásárhelyi szárnyvonal=*Székely Hírlap*, II. (1870. április 27.) 34. sz.

vízállású Maroson nem lehet a tutajokat leúsztatni. Abban az esetben, ha sok csapadék esett, akkor árvízveszéllyel, valamint a partmentén felhalmozott faanyag elsodrásával és a rakpartok tönkremenésével lehetett számolni. Az éles kanyarokban kiálló gyökerek, a folyón átvezető hidak pillérei, gátak, hirtelen áradások, a tutajok gyakori összeütközése és feltornyosulása könnyen veszélybe sodorta a tutajosokat. A tutajtársaságok így több ízben nem tudták ellátni kellő időben faanyaggal az alföldi fűrészgyárakat s egyre kevésbé tudták állni a versenyt a gyorsabb, olcsóbb és biztonságosabb vasúti szállítással. A nagy szárazság miatt 1904-ben nem lehetett a Maroson a fát leúsztatni, ennek következtében több Maros-menti fűrészgyár szüneteltette átmenetileg a termelést.⁸⁵⁷ A 19. század végén a Gyergyói-medencében is megjelentek a gőzfűrészek és gazdaságosabbá vált a fának helyi feldolgozása és készáruként történő értékesítése. A székely körvasút építésével párhuzamosan ment végbe az országút kiépítése a szűk Maros-völgyben. Az infrastruktúra fejlődésének, valamint a helyi fűrésztelepek kiépülésének köszönhetően a Marosról fokozatosan eltűntek a lassan úszó tutajok. A tutajozás utolsó tiszavirág életű fellendülése közvetlenül a második világháború utáni időre esik, amikor a megrongált vasútvonalak helyett a Marost kellett ismét igénybe venni. A múlt század 50'-es éveitől a faanyagot gépkocsin szállították a feldolgozó üzemig, a tutajozás végképp megszűnt.⁸⁵⁸

A Maros menti tutajozás mellett meg kell említeni, hogy a Kis-Besztercen is virágzó tutajozás volt. Az itteni tutajozást román, magyar, török, görög kereskedők bonyolították le, akik a fát Besztercen és a Szeret folyón át egészen Galacig úsztatták.⁸⁵⁹ Hasonló tutajozás zajlott a Görgény völgyében, ahol gyakorlatnak számított, hogy Laposnyától Szászrégenig a mintegy 40 kilométeres utat úszva tette meg a faanyag. A görgényi tutajozás végét szintén a vasút jelentette, miután 1905-ben megépült a Szászrégen–Laposnya közti ipari keskenyvágányú vasút.

A tutajozás a nagyobb folyók és erdőségek környékbeli településeinek egyik legfontosabb kereseti forrása volt, minden esetben a vasút megjelenése és a fa helyben való feldolgozása szüntette be ezt a több évszázados vállalkozást.

*

Lónyai Menyhért már 1848-ban rámutatott, hogy csak egy megfelelően kiépített közúthálózatra támaszkodva tudják a vasútvonalak a tőlük elvárt hatást kifejteni. „A vasút, mint közlekedési eszköz végtelen elsőséggel bír a közutak fölött, a vasutak miatt nem lehet

⁸⁵⁷ A tutajozás válsága=Maros-Torda, V. (1904. július 7.) 27. sz.

⁸⁵⁸ Palkó Attila: Tutajozás a Maroson. In: *Korunk Évkönyv 1979*. Kolozsvár-Napoca, 1978. 209.

⁸⁵⁹ Tarisznyás, 1994. 175.

*nélkülözni a kőutakat, sőt a vasutakoni élénk forgalom megkívánja, hogy a hozzávezető csinált utak jó állapotban legyenek. (...) mert csak úgy részesülhetnek egész mértékben az ország minden vidékei a vasutak által szerzett élénk forgalom jótékonyágában.*⁸⁶⁰

Erdély és annak keretében Székelyföld útjainak korszerűsítése az 1850-es években kezdődött el. Leginkább Dél-Erdély útjait modernizálták, de a birodalom katonai és gazdasági érdekei alapján korszerűsítették a Töröcsvár-, Ojtoz-, Vöröstorony- és Tömös-szoroshoz vezető útvonalakat.⁸⁶¹ Az állami közutak közül csak a Brassó–Ojtoz szoros, a Nagyszeben–Segesvár–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimes szoros és a Torda–Marosvásárhely–Beszterce vonalak érintették Székelyföldet.⁸⁶²

A kiegyezést követően a közutak a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerültek. Az állami utakat az éves állami költségvetésből építették és tartották fenn, műszaki szolgálatukat az államépítészeti hivatalok látták el. A törvényhatósági utak a törvényhatóságok hatáskörébe kerültek, építésük, fenntartásuk közmunkával és annak váltságösszegéből történt. A közutak a községek gondozásba kerültek. Megkülönböztettek: községi közlekedési (vicinális) utakat, illetve községi (közűlő) utakat.

Mikó Imre közlekedési miniszter már 1868-ban az uralkodónak tett felterjesztésében rámutatott, hogy kiépítendő vasútvonalak csak úgy felelhetnek meg a hozzájuk fűzött várakozásoknak, ha a közforgalom egyéb eszközeivel szerves kapcsolatban állnak és minden közlekedési eszköz lehetőleg egymással párhuzamosan fejlődik.⁸⁶³ A Magyar Mérnök Egylet tagjai több alkalommal jelezték, hogy az ország útjai nem felelnek meg a kereskedelmi igényeknek. A forgalom a kereskedelem fejlődésével, a vasutak építéséhez szükséges anyagok szállításával valamennyi út terhelése növekedett. Az utak fenntartására pedig nagyobb mennyiségű fedanyagra lett volna szükség, amelyet beszerezni az előírányzott összeg elégtelensége miatt nem lehetett. Az állam által fenntartott utak aránya ugyanakkor tovább csökkent, mert az illetékes minisztérium 1870. január 1-től a vasutakkal párhuzamosan futó utak egy részét átadta a vármegyék kezelésébe. A vármegyék azonban nem tudták fenntartani megfelelően a már meglévő utakat sem.⁸⁶⁴ A mérnökegylet tévesnek találta a pénzügyi bizottságnak a Közlekedési Minisztérium költségvetése alkalmával kifejtett véleményét, hogy: „Az egész út-hálózatunk, a vasutak időnkénti kiépítése folytán a jelen

⁸⁶⁰ Lónyai, 1848. 96.

⁸⁶¹ Szász, 1986. 1512.

⁸⁶² Hanzely János: *Magyarország közútjainak története*. Budapest, 1960, Közdok. (Utügyi Kutató Intézet) 66. (továbbiakban: Hanzely, 1960.)

⁸⁶³ Mikó Imre: *A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszternek az ország közlekedési eszközeinek állapotáról és a vezetésére bízott minisztérium tevékenységéről Ő Felségéhez intézett felterjesztése*. é.n.

⁸⁶⁴ Szemle a magyarországi és Magyarországot közelebből érdeklő technikai vállalatok körében. In: *Magyar Mérnök és Építés Egylet Közlönye*, 1869. 3 évf. 5 füzet. 419.

szükségeinek, s a forgalom követelményeinek többé meg nem felel, mert a vasútvonalakkal párhuzamos állam utak elvesztik jelentékenységüket.”⁸⁶⁵

A Mérnök Egylet Közlönye rámutatott 1871-ben, hogy a figyelem teljesen a vasútvonalakra terelődött és minden vármegye küldöttsége az egyedül boldogítónak hitt vaspálya engedélyét próbálja kierőszakolni, míg közben a vármegyei kőutak fenntartását elhanyagolják. A Mérnök Egylet jelezte, hogy a vasutak csak úgy tudják betölteni a rendeltetésüket, ha jó közutak által egy-egy nagyobb vidéket szolgálnak ki.⁸⁶⁶

A minisztérium a vasútállomások könnyebb megközelíthetősége érdekében 1873-ban elrendelte, hogy minden vasúttársaság tartsa jó karban az állomásra vezető utakat és kimutatást kért azok állapotáról. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság még 1872 szeptemberében a minisztériumhoz felterjesztett jelentésében kijelenti, hogy *„A pályavidékünk egyes pontjai állomásainkkal közvetve vagy közvetlenül összekötő forgalmi utak állapota általában véve rendkívül rossz és néhol még karban lévő utak is teljesen hiányoznak. A létező utak részint város-ország vagy mezei utak melyek javítása s jó karbantartására azonban az illető megyei vagy községi hatóságok távolról sem fordítanak elég gondot, részint államutak melyek az akadálytalan forgalom szempontjából szinte sok kívánni valót hagynak hátra.*”⁸⁶⁷

A közutak háttérbe szorulása azonban tovább tartott. Tisza Lajos, az akkori közmunka és közlekedési miniszter 1873-ban a vasúti hálózat nagymérvű fejlesztése kapcsán bemutatott tervjavaslatában számos országos fontosságú útvonalat javasolt az állami útvonalból való kihagyásra. Ilyen volt például a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó állami út Nagyvárad és Marosvásárhely közé eső szakasza.⁸⁶⁸ A közutaknak a háttérbe szorulását jelzi, hogy az államépítészeti hivatalok száma 46-ról 21-re csökkent.⁸⁶⁹ Az államépítészeti hivatalok száma ismét majd az 1877: XXIV tc.⁸⁷⁰ azon rendelkezésére növekedett meg, hogy a vármegyei mérnöki teendőket ezen hivatalokra ruházta. Ennek eredményeként minden vármegye megszervezte a maga államépítészeti hivatalát, amelynek többek közt feladatkörébe tartozott az utak fenntartása. 1875-ig a közutak hosszát mérföldben, ezt követően km-ben számították és tartották nyilván.⁸⁷¹

⁸⁶⁵ Uo.

⁸⁶⁶ A kőutak fenntartásáról. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1871. 5 évf. 1. füzet. 47.

⁸⁶⁷ MOL. K. 173–87. csomó 9. tétel–1873–16504.

⁸⁶⁸ Hanzely, 1960. 70

⁸⁶⁹ Uo. 71.

⁸⁷⁰ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5788. (letöltve: 2011.04.25)

⁸⁷¹ Czére, é.n. 167.

A magyar közúthálózati rendszert számos hiányosság jellemezte. Az utak közigazgatási és műszaki szolgálata kellően szabályozva nem volt. Nem létezett olyan törvény, amely megállapította volna, hogy milyen utak sorolhatóak a törvényhatósági, illetve a községi közutak kategóriájába. A törvényhatósági közutakra kivetett országos közmunka alapja a természetbeni erő volt, amely igazságtalan, célszerűtlen és helytelen voltát a szerzett tapasztalatok is kimutatták. A közutak közigazgatási és műszaki szolgálata nagymértékben függött a vármegyei alispán felfogásától és buzgalmától, akinek gyakran a személyes érdekekre is figyelemmel kellett lennie. A törvényhatósági utak hálózatának fejlesztését a vasúti hálózat növekedése még inkább szükségessé tette.⁸⁷² Több Maros-Torda vármegyei birtokos 1885-ben nyílt levélben szólította fel a vármegyét, hogy a munkaerő fele részét a vicinális vagyis a községi utakra fordítsák. „... közlekedő utaink, (...) éppen olyanok, mintha még csak tavaly vonultak volna itt át azok a hunok, akik Czigla mezején csatát vesztek és harci szekereik nyoma látszanék ott. (...) örökké csináltatjuk az utakat és soha sem jól: nagy darabokat fogunk fel s aztán csak megmutatjuk neki, hogy talán útnak kellene lenni (...). Milyen az eddigi s mostani ilyen útcsinálás? Rendeletre ebül, kutyául kiárkolják, a kövecset megmutogatják neki, ami így nem ér semmit, azért kell a hatóságnak az utak csinálásával örökké kínlódnia, mert elég eréllyel sohasem jártak el.”⁸⁷³ Tényleges eredményt azonban csak az állami úthálózat fejlesztésben lehet megragadni. A 19. század 70-es és 80-as éveiben történik meg a székely vármegyét érintő Héjjasfalva–Gyimes, Sepsiszentgyörgy–Ojtoz szoros, Marosvásárhely–Maroshévíz–Tölgyes és a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós útvonalak modernizálása.⁸⁷⁴

A közutak építésénél és fenntartásánál legnagyobb mennyiségben felhasznált anyag a kő. Székelyföld területén több helyen kőbányák nyíltak, amelyeket majd a vasútépítési célokra is felhasználtak. A kitermelt kőanyagot utakra kiszállítva kézi erővel zúzták apróra. A kőbányáknak a többsége ideiglenes jelleggel bírt, de elősegítették a hegyvidéki területeken az úthálózat fejlődését. Komoly gondokkal küszködött azonban a Mezőség és a Kis-Küküllő menti térség, mivel itt hiányoztak a kőbányák vagy a kőkitermelésre alkalmas helyek. Ezek a térségek éppen a vasútépítéstől várták, hogy könnyebben juthassanak építkezési anyaghoz.

A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk⁸⁷⁵ megváltoztatta mind a közutak korábbi osztályozását, mind a közúti teherviselést. Rendezte az utak közigazgatását és műszaki szolgálatát. A közutaknak eddig ismert négy osztályát kettővel szaporította.

⁸⁷² *Emlékirat közutaink állapotáról*. Budapest, 1903, Kiadta a Kereskedelemügyi M. Kir. Minisztérium. 12.

⁸⁷³ Közlekedő utaink=Maros-Torda, I. (1885. december 24.) 13. sz.

⁸⁷⁴ Uo.

⁸⁷⁵ www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6364. (letöltve: 2011.04.25)

Létrejötték a vasúti állomásokhoz vezető utak és magánszemélyek, társaságok vagy szövetkezetek céljaira létesített utak osztályai. A vasúti hozzájáró utak fenntartása a törvényhatóság, vasúti vállalat, az illető község, és az érdekelt kereskedelmi és ipari vállalat között oszlott meg. Ezeket az utakat a törvényhatósági közutak hálózatába sorolták be és minden település igyekezett ezt az útvonalat minél gyorsabban kiépíteni, rendben tartani, csinosítani. Így például 1892 telén Kovásznán jótékonyági bált rendeztek a vasúti állomáshoz vezető út befásítására.⁸⁷⁶

Baross Gábor szakított miniszteri elődeinek azon elképzelésével, amely szerint a közutak elveszítették közforgalmi jelentőségüket a vasutakkal szemben, ezért a vasútvonalakkal párhuzamos közutakat már nem kell építeni. Baross kifejtette, hogy *„A helyes közlekedésügyi politika megkívánja, hogy szerves összefüggésben álló különböző közlekedési ágak aránylagosan fejlesztesse, mert csak úgy várható az ország közlekedési ügyeinek egészséges fejlődése s azoknak az ország közigazgatási emelkedésre üdvös hatása.”*⁸⁷⁷

Baross és munkatársai számára egy ország közlekedési hálózatának a vázát a vasút képezte, amelyhez viszonyulnak a szárazföldi utak kiegészítve, pótolva, táplálva azt. A felgyorsult helyi érdekű vasútépítkezések is rámutattak a közút fontosságra. A vasutak ugyanis a saját természetükben rejlő forgalomfejlesztő hatásukat csak a közút segítségével tudták a forgalmi vidéken érvényesíteni. A nagyobb tömegű, kevésbé értékes áruk és nyerstermékek is forgalomképesekké váltak, ha jó utakon olcsón juthattak vasútra. Ebben az értelemben a jó utaknak is megvolt a maguk forgalomteremtő hatása. Másrészt a vasutak megkönnyítették az utak kiépítését olyan vidékeken, ahol nem állt rendelkezésre megfelelő kőanyag, mint például az Alföldön vagy éppen az erdélyi Mezőségen.

A közutak építését azonban sok esetben éppen a vasútépítés hátráltatta. A helyi érdekű vasutak rohamos építése elterelte a figyelmet a közutakról, az önkormányzati testületek az utak céljára rendelt anyagi eszközöket nagyrészt a helyi érdekű vasutak segélyezésére fordították. Az útdó kulcsa jelentős mértékben megemelkedett azáltal, hogy a törvényhatóságok helyi érdekű vasúti célokra nagy összegű kölcsönöket vettek fel, így a közúti alapok bevételeit lekötötték. A közút alapnak felhasználása a vasút céljaira sok esetben helyi vitákat gerjesztett. Így például 1887-ben vita alakult ki a Brassó vármegyei törvényhatósági bizottság ülésén arról, hogy a közútalap terhére 150 000 forintot ajánlott fel a vármegye a Brassó–háromszéki vasút építésére.⁸⁷⁸ Sok község, amelyet nem érintett a vasút

⁸⁷⁶ Kovásznán=*Székelgyöld*, XI. (1892. január 21.) 6. sz.

⁸⁷⁷ Frisnyák, 2000. 47.

⁸⁷⁸ A helyi vasút ügye=*Brassó*, III. (1887. június 28.) 71. sz.

és így közvetlen haszna nem származott ebből, ellenezte, hogy a közútalapból támogassák az építést. A községek képviselőinek egy része azt kérte, hogy a szükséges pénzt a vármegye összes adófizetőjére adjuk arányában kivetendő általános pótdó beszédese által teremtsse elő. A törvényhatóság azonban végül a közút alap terhére ajánlotta meg a pénzt.⁸⁷⁹

A közútfejlesztés fontosságát leginkább a mérnöki egyesület tagjai hangoztatták. Acsády Jenő mérnök 1902-ben kifejtette, hogy a közutak „... feladata nem kisebbedik, hanem ellenkezőleg fokozódik a vasúti hálózat terjedésével. Minden új vasútvonalnak forgalomfejlesztő hatása van bizonyos területekre, de ez a hatás csak akkor érvényesülhet teljes mértékben, ha annak a vidéknek megfelelő úthálózata van a vasút kiszolgálására. Arányba kell tehát állnia az úthálózatnak a vasúttal, hogy ennek közgazdasági haszna érvényesülhessen.”⁸⁸⁰ Acsády kifejti, hogy a vasúti hozzájáró utak hálózata a század elején 530 km, ezek nagy része jó állapotban van, de gyakran használhatatlanok, ha valamely építetlen és időnként járhatatlan közútba torkoltnak, mert így az állomás megközelíthetetlen.⁸⁸¹

A közutakhoz való viszony a 20. század elején a személygépkocsik megjelenésével módosult. A robbanómotor közúti forradalma átalakította a közúti forgalom tradicionális képét. Az utak az ország gazdasági életének legfontosabb tényezőivé váltak. A gépjárműforgalom elterjedése kikényszerítette a közúthálózat általános modernizálását. Az állami szerepvállalás is erősödött, 1905-től lehetővé vált a vasúti hozzájáró utak építése az állami költségvetésből. Majd 1907-től életbe lépett útállamosítási program évente mintegy 300 km törvényhatósági út megváltását tette lehetővé.⁸⁸²

A vasútépítkezések kapcsán a tutajozás és a közúti forgalom mellett a fuvarozásról is szót kell ejteni. A vasútépítések ideje alatt virágkorát élte a fuvarozás. A székely szekeresesség vagy más néven fuvarosság jelentős történelmi múltra tekint vissza. Erre nézve, a legrégebbi adatok az úrbéri összeírásokból származnak. A kötelező jobbágyi szolgáltatások egyik formája volt a „hosszú út” (8 nap) és a „rövid út” (4 nap) évenkénti kötelezettsége.⁸⁸³ A jobbágyság megszüntetése után a fuvarosság a helyi lakosság egyik fontos kereseti forrása maradt továbbra is.

A vasútépítkezésekhez szükséges nagy mennyiségű kavics, fa és más építőanyag szállítása, ahol nem volt tutajozásra alkalmas folyó, a munkálatok kezdeti szakaszában

⁸⁷⁹ Uo.

⁸⁸⁰ Acsády Jenő: Közutaink közgazdasági és közgazdasági tekintetben. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1902. 36 évf. 3. füzet. 122. (továbbiakban: Acsády, 1902.)

⁸⁸¹ Uo. 127.

⁸⁸² Erdősi, 2000a. 25.

⁸⁸³ Tarisznyás, 1994. 168.

szekéren történt. A Csík vármegyei vasútépítkezések ideje alatt a Maros menti és udvarhelyi fuvarosok szállították a helyszínre a szászrégeni és székelyudvarhelyi állomásokról az építkezéshez szükséges nyersanyagot, gépeket, szerszámokat. A székelység a vasútépítkezések idején leginkább az építőanyagok fuvarozásában vett részt, állandó keresethez jutva egy pár évig. A vasútépítkezések befejezése után a szekéren való áruforgalom a rövidtávú teherforgalomra korlátozódik. A vasút által nem érintett vidékeken természetesen megtartotta domináns szerepét.

A gyergyói népi kereskedelem része volt a borvizesség, amelynek a gyökerei egészen a 16. századig nyúltak vissza. A hagyomány szerint Báthory Zsigmond fejedelem köszvénye gyógyítására borszéki vizet vitetett Gyulafehérvárra.⁸⁸⁴ A modern korban is a borszéki borvíz (ásványvíz) szállításával kizárólag gyergyói, nagyobb részt szárhegyi és ditrói szekeresek foglalkoztak. Árusítási körzetük Erdély jelentős részét felölelte, de rendszeresen jártak Moldvába is. A vasút megépítéséig a borvizesek foglalkoztak különféle élelmi és ipari cikkek szállításával is. A borszéki üveghutákban előállított üvegek olcsók voltak, így nem vigyáztak az üvegekre és a borvizes szekereken hazafelé volt hely az üres üvegek mellett különböző termékek szállítására. A vasút miatt változás állt be a borvizesség történetében, előbb a marosvásárhelyi, majd a szászrégeni, végül 1909-től a maroshévízi vasútállomások raktáráig kellett csak szállítani az ásványvizet. Más termékek szállítása a vasút miatt szintén nem volt kifizetődő, a borszéki üveggyártás leállításával drága lett az üveg, és a szekereseknek fontossá vált az üvegek épségének megőrzése. A 20. század elején a vasút megjelenésével a borvizesség visszaszorult, a borvíztöltőde és a legközelebbi vasútállomás közti területre korlátozódott.⁸⁸⁵

A közút szerepe a gazdasági életben a 20. század első évtizedében fokozatosan növekedett. A székelyföldi utakon egyre gyakrabban feltűnő automobilmek, teherkocsik egy új közlekedés-politika szükségességét vetítették előre. A vasúti közlekedés, szállítás alternatívájaként az 1910-es évektől egyre gyakrabban jelent meg az udvarhelyi és csíki sajtóban az automobil közlekedés beindítása a két székely vármegyeközpont között. A székelyföldi vasútvonal-tervek az első világháború előestéjén még fontos helyet töltöttek be a helyi politikai elit retorikájában, de egyre többször merült fel az automobil, mint egy olyan eszköz, amely helyettesítheti a vasutat. Ez által még fontosabbá vált a székely közúthálózat modernizálása, hogy az eleget tudjon tenni az új közlekedési eszköz kívánalmainak.

⁸⁸⁴ Uo.

⁸⁸⁵ Uo. 170.

IV. 2. Székelyföldi iparvasutak

A vasútépítkezésekkel párhuzamosan, vagy a vasúti forgalom hatására épültek ki az első székelyföldi iparvasutak. A vasútépítkezések ideje alatt a közelében lévő fa-, kavicskitermelő telepek, kő és márványbányák könnyebb megközelítése érdekében iparvasutak létesültek. A Csíkszereda–Gyimes vonal építésekor a közeli hegyek oldalaiban kőbányák nyíltak, amelyeket kis iparvasutak kötöttek össze az épülő vonallal. Az ilyen jellegű pályák az építkezések befejeztével vagy átalakultak gazdasági, erdei vasutakká vagy megszűntek.

Székelyföld egyik legjelentősebb iparvasút hálózata Kovászna fürdőhelység és a környező települések erdőségei között – az egykori történelmi Orbaiszék területén – épült meg. Horn Dávid budapesti nagykereskedő 1882-ben megállapodásra jutott Zathureczky Gyula báróval, aki hatalmas erdőterülettel rendelkezett a háromszéki Papolcz határában. A terület egészen a magyar–román határig terjedt. A megállapodást követően megindult a terület fakészletének kitermelése, az első fakitermelő-telepet a báró nevére Gyulafalvának nevezték el. A gyulafalvi ipartelep ünnepélyes megnyitására 1889. január 13-án került sor.⁸⁸⁶ Az erdős területen volt található a Grenzkommandó, a vámház, amely a határvidék rendjére vigyázott. A fakitermelés megkezdésével modern utat építettek ki egészen a vámházig, amely körül hamarosan egy új fakitermelő telep, a ma is létező Kommandó jött létre. A fakitermelő telepeket Kovásznával és Papolcal kezdetben kötötték össze,⁸⁸⁷ majd iparvasút kötötte össze.

A Horn-féle vállalat versenyképes félkész termékkel jelent meg a piacon: lucfenyő-deszkák, padlók, lécek, oszlop- és keretfák, seprűnyelek, zsindelyek, cserzőkéreg és bükkfa vasúti talpfák. A termékeket részint bel-, részint külföldön értékesítették, jórészt megrendelésre dolgoztak. A vállalat termékei eljutottak Franciaországba, Olaszországba, Bulgáriába, Romániába és a Török birodalomba is. A kész termékeket a háromszéki vasút megépítése előtt Papolcra vitték, itt raktározták, majd fuvarosok szállították Brassóba, innen pedig vasúton a rendeltetési helyükre jutottak. A munkások nagy része székely volt, de mellettük szlovák munkásokkal is találkozunk, elsősorban a gépek kezelésénél.⁸⁸⁸ Rövid időn belül még két fakitermelő telep létesült: *József*, amely a vármegye főispánjáról, Pótsa Józsefről és *Gábor*, amely báró Apor Gábor alispánról kapta a nevét.⁸⁸⁹

⁸⁸⁶ A papolczi „gyulafalvi” ipartelep=*Székely Nemzet*, VII. (1889. január 6.) 4. sz.

⁸⁸⁷ A gyulafalvi telep=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. július 22.) 114. sz.

⁸⁸⁸ Uo.

⁸⁸⁹ Háromszék, 1899. 294.

A fakitermelés és a faanyag elszállításának megkönnyítése érdekében 1889-ben felmerült egy erdei iparvasút megépítésének a terve. A Gyulafalva–Kovászna iparvasút vonalának kijelölésére 1889. november 27-én került sor. A közigazgatási bejárásón jelen voltak a vármegye vezető személyiségei és az engedélyes Horn Dávid vállalkozót Löw Gusztáv műszaki vezető és Horn Mór képviselték.⁸⁹⁰ A vonal építése gyorsan haladt előre és 1890. november 20-án sor került a 24 km hosszú iparvasút közigazgatási bejárására és ünnepélyes átadására.⁸⁹¹ A vasút kiindulási pontja a Kovászna közelében található Térrét. A vonalba egy meredek oldalon 1870 méter hosszban beiktattak egy vonatsiklót olyképpen, hogy a terhelt kocsi saját súlyával felhúzta az alulról jövő kocsikat.⁸⁹² A Térrét és a sikló közti részt, amely lóvontatásra volt engedélyezve 1891-ben átépítették mozdonyok általi használatra.⁸⁹³ A vonal 1892-ben tovább bővült a 11 km hosszú Gyulafalva–Karalyos iparvasúttal.⁸⁹⁴

A kovásznai keskenyvágányú vonal és a Brassó–Háromszéki Helyi Érdekű Vasút között kezdetben nem létezett vasúti összeköttetés. Horn Dávid budapesti vállalkozó előmunkálati engedélyt kért 1890. december 15-én a kovásznai keskenyvágányú vasút Térrét állomása és a háromszéki helyi érdekű vasút Kovászna állomása között egy helyi érdekű gőzmozdonyra berendezett vasútvonal kiépítésére.⁸⁹⁵ A vonal építése 1892 nyarán vette kezdetét. A kisvasút kovásznai végén normál és keskeny vágányokkal átszőtt átrakót hoztak létre, hogy megkönnyítsék a teheráru átrakódását. A személyszállításra is berendezett vonal mentén egy megálló, a vajnafalvai létesült.⁸⁹⁶ A Kovászna–Térrét közti 5.8 km hosszú 760 mm nyomközzel rendelkező vasút átadására 1892. december 3-án került sor.⁸⁹⁷ A kovásznai keskenyvágányú vasúthálózat a fakitermeléssel párhuzamosan fejlődött, építése folyamatos volt. A vasút hossza 1900-ban már elérte a 45 km-t, ebből 25 km lóvontatta vasútként működött. Az I. világháború után újabb erdei vasútvonalak épültek, amelyek Nagybaszka, Kisbaszka és a Bodza (Buzău) folyók irányát követték. 1928-ra megépültek a Nehoiu–Varlaam–Kommandó, Nehoiu–Varlaam–Kommandó–Kovászna és Mărești–Tisita–Soveia–Zabola vonalak.⁸⁹⁸ A virágzó erdei iparvasút hálózat a 20. század utolsó évtizedeire azonban hanyatlásnak indult. Első lépésként 1969-1974 között megszűnt a Nehoiu-ba vezető Nagy-

⁸⁹⁰ A gyulafalvi–kovásznai iparvasút=*Székely Nemzet*, VII. (1889. november 30.) 185. sz.

⁸⁹¹ A kovászna–gyulafalvi iparvasút megnyitása=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. november 25.) 182. sz.

⁸⁹² A kovászna–gyulafalvi iparvasút megnyitása=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. november 27.) 183. sz.

⁸⁹³ Vasúti helyi szemle=*Székely Nemzet*, IX. (1891. március 14.) 41. sz.

⁸⁹⁴ A gyulafalva–karalyosi iparvasút műtanrendőri bejárása=*Székelyföld*, XI. (1892. augusztus 8.) 63. sz.

⁸⁹⁵ ROLKmKS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 3. doboz. 1906–6280.

⁸⁹⁶ Uo.

⁸⁹⁷ Tisza, 1996. 109.

⁸⁹⁸ Letenyei Tamás: A Kovászna–komandói erdei vasút. In: *Hobbym a vasút*. 1994/3. 4.

Bászka és Kis-Bászka völgyében futó vonal. A következő lépésben 1991-re felszámolták a Kommandótól Gyulafalváig vezető vonalakat. A végső csapást a kommandói erdei vasútra a fűrésztelep bezárása jelentette 1999-ben.⁸⁹⁹

A kovásznai keskenyvágányú vasúthálózat mellett a térségben több erdei iparvasút létesült és működött. 1903-ban gróf Mikes Ármin zabolai birtokos 16 km hosszú vonal kiépítésére kapott engedélyt a gelencei fűrésztelep és a Zabola község határában található Cseremezőn létesítendő petőfalvi vasúti állomás és az ugyanott berendezett raktártelep között. Az ipari vonalat 1905-ben adták át a forgalomnak.⁹⁰⁰ Prázsmár állomástól egy 13 km hosszú keskeny nyomtávú iparvasút működött az illyefalvi szénbányáig.⁹⁰¹

Ipari vasút létesült a Görgény-völgyében 1904–1905 között. A 46 km hosszú vonal részben sík terepen, részben pedig nehéz hegyi pályán haladt. Kiindulási pontja Szászrégen volt és Laposnyáig haladt érintve Herbustelepe, Görgényoroszfalu, Görgénysóakna, Görgénykásva, Görgényszentimre, Görgényoroszháza, Görgénylibánfalva, Görgényfancsal állomásokat. A vasútvonalat a kolozsvári állami erdőigazgatóság építtette Pallós Ármin budapesti vállalkozóval.⁹⁰² A vonal hivatali teendőit a MÁV személyzete látta el, mintegy 64 fővel.⁹⁰³ A vasútvonalat nem csak árufuvarozásra, hanem személyszállításra is berendezték.

Általános gyakorlat volt, hogy a vasútvonalak mellett megjelenő fűrésztelepek és a 19–20. század fordulóján felépülő fatelepek tulajdonosai a szállítás megkönnyítése érdekében iparvasutakat létesítettek a legközelebbi állomásokig. A 20. század elején országszerte megfigyelhető az erdei és gazdasági vasutak térhódítása. A székely körvasút utolsó szakaszának megépítése által a Beszterce-, Gyergyói- és Kelemen havasok érintetlen erdőségei elérhető közelségbe kerültek.

A Maros felső völgyében a 20. század első két évtizedében egymás után alakultak a fakitermelő részvénytársaságok, amelyek a kitermelésre szánt hatalmas erdőségeket és fűrésztelepeiket ipari vasúttal kötötték össze. A Maros Tutaj Kereskedelmi Részvénytársaság 1911-ben Maroshévíz településből kiindulva a Kelemen patak völgyében 17 km ipari vasutat létesített.⁹⁰⁴ A Maros-völgyi Fakitermelő Részvénytársaság 1910-ben engedélyt kapott egy keskenyvágányú erdei vasút kiépítésére „*Maroshéviztől Székpatakán fel Bélborba és innen a*

⁸⁹⁹ Werczberger Péter: Komandó múltja, jelene. In: *Székelyföld*, VIII. évf. 2004. október 10. sz. 150.

⁹⁰⁰ ROLKmKS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 3. doboz. 1906–5327.

⁹⁰¹ Papucs, 2006. 147.

⁹⁰² Görgényvölgyi vasút=*Marosvölgy*, III. (1904. július 24.) 28. sz.

⁹⁰³ Uo.

⁹⁰⁴ Műtanrendőri bejárás a Maros Tutaj Kereskedelmi Részvénytársaság cégnél=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 5.) 20. sz.

*Kis Besztercén a Hollósarkáig vezet fel mintegy 20 kilométer terjedelemben.*⁹⁰⁵ A végül 23 kilométer hosszúságú vasútvonal átadására a következő évben 1911. november 16-án került sor.⁹⁰⁶ A Lomás cég galócási⁹⁰⁷ fűrészgyárától a Lomás völgyébe egy 35 kilométeres iparvasút⁹⁰⁸ épült ki, amely átadására 1911. november 17-én került sor.⁹⁰⁹ A „*Kisvasutak forgalmi részvénytársaság*” budapesti cég a Putna völgyi fakitermelés fellendítése érdekében 1911-ben tervbe vette a Gyergyóvárhegy–Tölgyes iparvasút kiépítését.⁹¹⁰

Az iparvasutak felsorolása nem teljes, Székelyföld területén több száz kilométernyi erdei, gazdasági iparvasút épült, a legtöbb ideiglenes jelleggel bírt. Gazdasági szerepük azonban nem elhanyagolható. Hozzájárultak az általuk érintett térség gazdasági fellendítéséhez, életképessé tették az elszigetelt ipartelepeket, lehetővé tették a szállítás megkönnyítését és nem utolsó sorban munkalehetőségeket teremtettek a helyi lakosság számára.

⁹⁰⁵ Új erdei iparvasút=*Székelység*, VI. (1910. december 25.) 52. sz.

⁹⁰⁶ A „Marosvölgyi Fakitermelő r.t.” cég=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 19.) 21. sz.

⁹⁰⁷ A galócási fűrésztelep 1911-ben létesült a Lomási erdőipari részvénytársaság által. Új gyártelep=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. július 2.) 2. sz.

⁹⁰⁸ A vasútvonal kiépítése Székely Andor, Fischer Ödön és Propper Ignác vállalkozó mérnökök érdeme. Helyesbítés=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 26.) 22. sz.

⁹⁰⁹ A „Marosvölgyi Fakitermelő r.t.” cég=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 19.) 21. sz.

⁹¹⁰ Vasútépítések=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 19.) 21. sz.

IV. 3. Vállalkozók, mérnökök, munkások a székelyföldi vasútépítkezéseken

A székelyföldi társadalom a vasúttól remélte a gazdasági és a társadalmi gondjainak a megoldását. A vasútépítkezések által biztosított munkalehetőségektől várta a székely lakosság kivándorlásának csökkenését. A vasúti személy- és áruforgalomtól remélte a székely gazdasági élet, fürdőkultúra, turizmus fellendülését, a székely kisvárosok gazdasági és kulturális központtá válását.

A székelyföldi vasútépítkezéseknek egy kevésbé kutatott részét képezik az építkezések és a későbbi helyi érdekű vasutak igazgatásának háttérében álló részvénytársaságok és bankok. Az állam és a társasági magánvasúti vállalkozások között annyi volt a különbség, hogy az állam a törvényhozás felhatalmazása alapján kölcsönkötvények kibocsátásával szerzett pénzt, míg a társasági vasutaknál az engedélyes részvénytársaságot alapított és a pénzbeszerzés részvénytársasági alapon történt.⁹¹¹ A helyi érdekű vasutak engedélyezésekor megalakult részvénytársaságokban helyet kaptak a helyi gazdasági, politikai vezetők, valamint a vasútépítést finanszírozó bankok képviselői. A részvénytársaságok tagjainak nagy része a vasúti forgalom megindulása után inkább dekoratív szerepet töltött be, hiszen a vonalak üzemkezelését a MÁV látta el. Másrészt egyes személyek több vasúti részvénytársaságnak is tagjai voltak, így el lehet képzelni, milyen érdemi munkát fejtettek ki. A fontosabb pénzintézetek képviselői is ott voltak a részvénytársaságok igazgatóságában, ami komoly előnyöket biztosított számukra az illető vidék gazdasági és pénzügyi életében.

A székelyföldi helyi érdekű vasutak finanszírozásának háttérében a magyar és osztrák bankok mellett a német befektetők álltak. A forgalom beindulása után pedig több német pénzintézet képviselőit ott találjuk a helyi érdekű vasúttársaságok igazgatóságának soraiban. A 20. század elejére a Brassó–Háromszék vasútvonal részvényeinek 31%-át az Eisenbahn-Bank Frankfurt német társaság birtokolta, míg az udvarhely vármegyei vicinális alaptőkéjének 49%-a a szintén frankfurti Eisenbahn-Renten-Bank kezében volt.⁹¹² A két székely vasútvonal építésénél és majd későbbi működtetésénél, mint ahogy korábban is láttuk a frankfurti Erlanger bankház fejtett ki tevékenységet. A Kis-Küküllő-völgyi vasútvonal részvényeinek a többségi tulajdonosa a Magyar Agrár-és Járadék Bank lett, amelynek háttérében szintén

⁹¹¹ Maurer, 1910. 26.

⁹¹² Nagy Róbert: Külföldiek tőkebefektetései a Székelyföldön 1880–1918. In: *Areopolisz. Történelem és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 123. (továbbiakban: Nagy Róbert, 2008.)

német tőke húzódott meg. A Maros–Torda helyi érdekű keskenyvágányú vasúthálózat mögött is a Magyar Agrár- és Járadék Bank állt. A kis tőkével rendelkező helyi pénzügyi intézetek is megpróbálnak bekapcsolódni a vasútépítési vállalkozásba, mint ahogy az Udvarhely vármegyei vicinális esetében is láttuk. Ezek a pénzügyi intézetek azonban inkább az előkészítő munkálatokban játszanak szerepet, a tényleges pénzügyi műveletek irányítása a nagy bankok kezében volt. A székelyföldi vasútépítkezések háttérében meghúzódó pénzügyi műveletek, kapcsolatok feltárására újabb kutatások szükségesek, az átnézett forrásanyag ilyen szempontból kevés adattal szolgált.

A korábbi fejezetben külön-külön egy-egy vasútvonal részletes tárgyalásakor megismerkedtünk a vállalkozókkal, mérnökökkel és munkásokkal, most mintegy összegzésként is érdemes ismét felidézni, hogy kik vettek részt az építkezési munkálatokon.

A legtöbb vállalkozó az építkezésben érdekelt országgyűlési képviselők, mérnökök, helyi gazdasági vállalkozásban érdekelt személyek által szerzett tudomást az illető régió vasúttervezetéről. A vállalkozók nagy része nemcsak a vasútépítésben, hanem más középítkezési munkálatokban is kipróbálta tehetségét, rátermettségét. Sokuknak a székely vasútépítésbe való bekapcsolódás csak egy munka volt a sok közül. Ha időrendi sorrendben vesszük, akkor elsőként az angol *Waring Brothers és Eckersley* céget kell megemlíteni, amely elkezdte az erdélyi fővasúthálózat kiépítését, de mint ahogy korábban is láttuk, kivonult az erdélyi vasútépítkezésből és végül a magyar állam fejezte be a vonal kiépítését. A székelyföldi vasútépítkezéseknél, mint ahogy a lenti táblázatból is kiderül, magyar, osztrák vagy német vállalkozókkal találkozunk.

A székelyföldi vasutak építése nagyrészt budapesti vállalkozók irányításával történt meg. Arnold Leó német származású vállalkozó bekapcsolódása a háromszéki vasútépítésben feltehetően annak köszönhető, hogy a vonal pénzügyi finanszírozását a frankfurti Erlanger bankház biztosította. A Gross A. Bischof bécsi vállalkozó cég Fischer Henrik budapesti vállalkozóval együtt ismertek voltak Magyarországon, részt vettek a Máramaros–Körösmező–határszél (1894–1895) közti vasútvonal építésénél.

A székelyföldi vasútépítkezéseknél összesen tizenkét budapesti fővállalkozó fordult meg a rendelkezésre álló adatok alapján. Braun Gyula és Linczer Ármin építőmérnökök voltak a legaktívabbak. Az ő nevükhöz fűződik a marosvásárhelyi cukorgyár megépítése.⁹¹³ A cukorgyár befejezése után a két vállalkozó bejelentkezett az 1895. január 4-re meghirdetett marosvásárhelyi katonai laktanya építési pályázatára is. A *Marosvidék* helyi lap nagy esélyt

⁹¹³ A cukorgyárat 1894-ben adták át. A m-vásárhelyi cukorgyár=*Marosvidék*, XXIII. (1893. november 26.) 26. sz.

látott arra, hogy ők nyerjék el az építési engedélyt: „... több és több személyi ismeretséget és személyi összekötetést szerezve, gavalléros eljárásaik által ma már igen jó névnek örvendnek, s mint „cukros” mérnökök édeskesen becéztető jelzőt szerezhettek maguknak akiknek üzleti érdekükben áll, hogy ezen jelentékeny vállalat ha lehet ne is menjen ki a kezük közül ...”⁹¹⁴ A laktanya építését azonban végül Ursits Lipót és fia aradi vállalkozók nyerték el.⁹¹⁵ A sikertelen pályázat után Braun és társa Linczer Ármin 1895-ben elnyeri a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építésének jogát és, mint ahogy korábban láttuk, sikeresen a határidő előtt befejezik a pálya építését. A vasútvonal befejezése után jelentkeztek a Kis-Küküllő-völgyi vasút kiépítésére, de végül nem ők kapták meg a munkát.⁹¹⁶

Braun Gyula önállóan is vállalkozik, részt vett a háromszéki vicinális építésénél, mint vasúti mérnök.⁹¹⁷ A vasúti munkálatok befejezése után pedig ő irányította 1892-ben a brassói honvéd laktanya építését. A 20. század első évtizedében ismét feltűnik Braun Gyula a Székelyföldön. 1906-ban őt bízták meg a Sóvárad–Parajd helyi érdekű vasútvonal kiépítésével, majd ő lesz a Maros–Torda helyi érdekű keskeny nyomtávú vasúthálózat építését elnyerő Magyar Építő Részvénytársaság helyszíni építés vezetője. Braun Gyula személyében egy olyan vállalkozóval van dolgunk, aki négy vasútvonal építésénél és két nagyobb szabású középítkezésnél is részt vállalt.

Braun és Linczer mellett visszatérő vállalkozónak számít Fábián Lajos budapesti mérnök, aki két kisebb szabású vasútépítésnél, a Szászrégen–Déda, illetve a Kézdivásárhely–Bereck vonalaknál dolgozott. Pallós Ármin budapesti vállalkozó a Madéfalva–Gyergyószentmiklós vonal mellett a Görgény-völgyi iparvasút építkezési vállalkozója.

Braun Gyula, Linczer Ármin, Fábián Lajos és Pallós Ármin esete mutatja, hogy egyes vállalkozók egy adott vasútvonal megépítése után ismét visszatérnek a térségbe, sőt szerepet vállalnak a térség középítkezéseinél is. Sikeres munkáik révén biztosítékot jelentettek a helyi elit számára, akik szívesen bízták őket meg újabb munkálatokkal.

⁹¹⁴ Városi közügyek=*Marosvidék*, XXV. (1895. január 1.) 1. sz.

⁹¹⁵ A nagy laktanya építése=*Marosvidék*, XXV. (1895. április 14.) 35. sz.

⁹¹⁶ ROLMmKMv. Vasúti Bizottság. Fond 73. Leltári szám 335. 2. csomó 1895–50.

⁹¹⁷ A háromszéki vasút műtanrendőri bejárása=*Székely Nemzet*, IX. (1891. november 28.) 184. sz.

Vasútvonal	Vállalkozók
Székelykocsárd–Marosvásárhely (1871)	<i>Waring Brothers</i> és <i>Eckersley</i> angol cég, majd a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság.
Marosvásárhely–Szászrégen (1886)	<i>Deutsch Lajos</i> és <i>Kohner Adolf</i> és fiai budapesti vállalati cég ⁹¹⁸
Héjjasfalva–Székelyudvarhely (1888)	<i>Kutlány János</i> budapesti vállalkozó. ⁹¹⁹
Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely (1891)	<i>Arnold Leó</i> mainzi vállalati cég. ⁹²⁰
Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda (1897)	<i>Linczer Ármin</i> és <i>Braun Gyula</i> budapesti vállalkozók. ⁹²¹
Csíkszereda–Gyimes–magyar–román határ (1897)	<i>Gross A. Bischof</i> bécsi vállalkozó cég és <i>Fischer Henrik</i> budapesti vállalkozó. ⁹²²
Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad (1898)	<i>Zielenski Szilárd</i> budapesti vállalkozó ⁹²³
Szászrégen–Déda (1905)	<i>Fábián Lajos</i> , <i>Minde Lajos</i> és <i>Somlyó József</i> budapesti vállalkozók társvállalkozása. ⁹²⁴
Sóvárad–Parajd (1906)	<i>Braun Gyula</i> budapesti vállalkozó ⁹²⁵
Kézdivásárhely–Bereck (1907)	<i>Fábián Lajos</i> budapesti vállalkozó. ⁹²⁶
Madéfalva–Gyergyószentmiklós (1907)	<i>Pallós Ármin</i> budapesti vállalkozó ⁹²⁷
Gyergyószentmiklós–Déda (1909)	<i>Schiffer Miksa</i> budapesti vállalkozó ⁹²⁸
Maros–Torda helyi érdekű keskeny nyomtávú vasút (1915)	<i>Magyar Építő Részvénytársulat</i> , amelynek építészeti vezetője <i>Braun Gyula</i> budapesti vállalkozó ⁹²⁹

X. Táblázat. A székelyföldi vasútvonalak és vasútépítési vállalkozók.

A vasútépítkezéseknél megszokott volt, hogy a vállalkozók több szakaszra osztották fel a vonalakat és azokat mérnöki végzettségű alvállalkozóknak adták ki. A vasútépítő mérnökök neveit, származási helyét nem minden esetben sikerül fellelni a levéltári források vagy a sajtó oldalain. A Magyar Keleti Vasút építésénél kezdetben angol, majd osztrák, magyar mérnökök dolgoztak. A Waring társaság alkalmazottja volt Puskás Tivadar, aki mint műszaki ismeretekkel rendelkező angolul tudó személy nagy segítségére volt az angol mérnököknek a Nagyvárad–Kolozsvár vonal építésénél.⁹³⁰ A Marosvásárhely–Szászrégen vonal építésénél magyar, osztrák mérnököket találunk.⁹³¹ A kevés adat alapján feltételezni tudjuk, hogy a Monarchia minden területéről érkezhettek az alvállalkozók. A különböző építkezési anyagok előállítására majd az építkezés színhelyére való szállítása szintén

⁹¹⁸ A marosvásárhelyiszászrégeni vasút=*Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 24.) 4. sz.

⁹¹⁹ MOL. K. 173–935. csomó–3. tétel–1887–232.

⁹²⁰ A brassó–háromszéki helyi érdekű vasút=*Ellenzék*, XI. (1890. május 3.) 100. sz.

⁹²¹ MOL. K. 229–800. csomó–2. tétel–1898–3382.

⁹²² MOL. MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. Z 1524-2 doboz-1895-93062.

⁹²³ A vasutunk építéséhez=*Kis-Küküllő*, VII. (1897. január 17.) 3. sz.

⁹²⁴ Mégis lesz vasút=*Gyergyói Hírlap*, VII. évf. 1904. július 26. 30. sz.

⁹²⁵ MOL. Z. 1527–30. doboz–1905–236367.

⁹²⁶ Kézdivásárhely–berecki vonal megnyitása=*Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 15.) 170. sz.

⁹²⁷ Székely vasutak építése=*Gyergyó*, V. (1905. február 19.) 8 sz.

⁹²⁸ A székely vasutak=*Gyergyó*, VII. (1907. július 7.) 27 sz.

⁹²⁹ ROLMmKMv. Technikai iratok Fond 9. Leltári szám 109. 27 csomó 1911.

⁹³⁰ Pap János: *Puskás Tivadar. Egy nagy magyar feltaláló életerege*. Budapest, 1960, Terra. 24.

⁹³¹ A marosvásárhely–szászrégeni vasút=*Maros-Vidék*, XV. (1885. július 9.) 30. sz.

alvállalkozóknak volt kiadva. Ez esetben leginkább helyi vállalkozókkal találkozunk. Előfordult az is, hogy a vasútépítési engedélyt nyert személy jelenik meg, mint alvállalkozó egy adott munkafázisra vagy építkezési anyag előkészítésére. Ilyen például Ugron Gábor, aki az udvarhelyi vicinális engedélyese, de az építkezések megkezdése után, mint alvállalkozó szerződést kötött Kutlánya építkezési vállalkozóval talpfa, átereszek és hidakhoz szükséges cserefa szállítására. Ugron megvásárolta az Udvarhely vármegyei pálfalvi római katolikus egyházközség csereerdejét, kitermeltette és a faanyagot a vasútépítés helyszínére szállította.⁹³² Ugron Gábor esete egyedi a székelyföldi vasútépítkezéseknél, hiszen egy személyben a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vicinális engedélyese, az épülő vasútnak bankja által kölcsönt nyújtó személy és építkezési anyagot előállító alvállalkozó. Ugron minden szinten megpróbálta kihasználni a vasút építése nyújtotta pénzügyi kereseti lehetőségeket.

A vasútépítkezések megkezdése előtt Csík vármegyében 1894 decemberében létrejött a helyi birtokosságot tömörítő „*Csíki Vasútépítkezési és Élelmezési Részvénytársaság*”.⁹³³ A részvénytársaság elnöke Molnár József országgyűlési képviselő volt.⁹³⁴ A társaság még a vasútépítési pályázat meghirdetése előtt elnyerte azon jogot, hogy a Csíkszereda–Gyimes vasút építéséhez szükséges faanyagot, kavicsot, téglát előállítsa és szállítsa. Ezen kívül élelmezési és italárusítási jogot nyert a Tusnád–Csíkszereda illetve Csíkszereda–Gyimes vonalra. A társaság fűrésztelepeket állított fel Csíkszentkirályon, Gyimesen. Téglagyárat is létesített az előbbi helyen, ahol napi 8–9 ezer darab téglát állítottak elő. Barakkokat épített, ahol ételt és italt szolgáltak fel a munkásoknak.⁹³⁵ A társaság üzletvezetője, Markovics Sámuel, Gyimesfelsőlokon tehetősebb személyeknek szobát rendezett be, a hirdetések szerint jó borok, kőbányai sör és kitűnő ételek várták a vendéget.⁹³⁶ A vasútépítkezések befejezése után a részvénytársaság feloszlott és a tulajdonában lévő gyártelepeket és barakkokat elárverezték. A részvénytársaság felszámolásáról pontos adatunk nincsen, a helyi lapban megjelenő szerkesztői üzenetből az derül ki, hogy 1899-ben felszámolás alatt állt.⁹³⁷

A „*Csíki Vasútépítkezés és Élelmezési Részvénytársaság*” ritka példája annak, mikor a helyi elit, a vasúti munkálatok megkezdése előtt, időben lefoglalja a vasút építéshez szükséges építőanyag helyeket, megváltja az ital- és élelmiszer kiszolgálás jogát. Így a vasútépítésből származó nyereség egy része helyben maradt. Más vasútvonalak építésénél a vasútépítő vállalkozó vagy azzal kapcsolatban álló tehetős személyekből álló részvénytársaságok,

⁹³² Vofkori György: *Székelyudvarhely várostörténet képekben*. Kolozsvár, 1998, Polis Könyvkiadó. 95.

⁹³³ Közgyűlés=*Csíki Lapok*, VII. (1895. január 1.) 1. sz.

⁹³⁴ A csíki vasútépítkezési társaság=*Csíki Lapok*, VII. (1895. január 9.) 2. sz.

⁹³⁵ A csíki vasút megkezdése=*Csíki Lapok*, VII. (1895. júl. 31.) 31. sz.

⁹³⁶ Kávéház és vendéglő megnyitás!=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. április 22.) 17. sz.

⁹³⁷ Szerkesztői üzenetek=*Csíki Lapok*, XI. (1899. május 10.) 19. sz.

személyek foglalták le a kavicsbányákat, erdőterületeket és nyerték el az élelmiszer, illetve alkohol árusításának jogát.

Kevés adattal rendelkezünk, hogy pontosan honnan származtak a székelyföldi vasútépítkezéseken dolgozó munkások. A székelyföldi vasútépítkezésekre vonatkozó források, sajtóhírek egy adott etnikumhoz tartozó vagy egy adott régióból érkező munkáscsoportokról tesznek említést. A feldolgozott forrásokból azonban mindegyik esetben az tűnik ki, hogy az elvárthoz képest jóval kisebb mértékben vette ki részét a vasútépítésből a helyi lakosság. Melyek ennek okai? A kezdetleges eszközökkel dolgozó és szakértelemmel nem rendelkező környékbeli székelyek képtelenek voltak felvenni a versenyt az alföldi kubikusokkal, a krajnai favágókkal vagy az olasz, horvát kőfaragókkal.⁹³⁸ Itt érdemes megjegyezni, hogy Magyarország egész területét behálózó közlekedési vonalak építésénél szinte mindenütt jelen voltak az alföldi kubikusok.⁹³⁹ A székelységnek a vasútépítkezések ideiglenes munkalehetőséget jelentettek, számukra továbbra is az otthoni kisbirtoknak a megművelése volt a legfontosabb. Szántás, vetés vagy aratás időszakában a helyi alkalmazottak nagy része elhagyta az építkezéseket és a vállalkozók kénytelenek voltak az építkezések ideje alatt új munkaerő után nézni. Így a székelyekkel szemben a vállalkozók szívesebben alkalmazták a már korábbi építkezéseiken kipróbált magyar, német, cseh, bosnyák, olasz, horvát, lengyel vagy macedón munkásokat, vállalva szállításuk és ellátásuk magas költségeit.⁹⁴⁰

Braun Gyula vállalkozó, amikor megvádolták azzal, hogy nem alkalmaz székely munkásokat a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda közti vonalrészen, kijelentette, hogy *„Dobszó mellett tudattuk Háromszék és Csíkmegyék legtöbb közösségében, miszerint mindenki ki a munkát nem kerüli állandó és elég jó keresetet talál nálunk. (...) Téves nézet, hogy az idegen munkások behozatalára jókedvből vagy székely gyűlöletből költjük a sok pénzt. De hát nekünk az első kötelességünk a vasútnak a kikötött határig történő kiépítése, így nem válogathatunk munkatársaimban.”*⁹⁴¹ A vállalkozók, ha nem kaptak elegendő munkaerőt helyben, akkor az ország bármely részéből hoztak munkásokat, hogy időre elkészüljenek a vállalt munkával.

A Kis-Kapus–Nagyszeben vasútvonal nem képezi a székelyföldi vasúthálózat részét, de érdemes megjegyezni, hogy belga, olasz és magyarországi munkások dolgoztak a

⁹³⁸ Az Első Erdélyi Vasút építésénél alkalmazott olasz munkások a korabeli sajtó szerint selyemhernyó tenyésztéssel is próbálkoztak. (Egy új iparág=*Székely Hírlap*, I. (1869. június 12.) 46. sz. 203.)

⁹³⁹ Katona Imre: Átmeneti bér munkafarmák. In: *A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914.* (szerk. Szabó István) II. köt. 2 kiadás. Budapest, 1972, Akadémia Kiadó. 397.

⁹⁴⁰ Gidó Csaba: Vasútépítő munkások és vállalkozók Székelyföldön. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok X.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2010, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 147.

⁹⁴¹ Vasúti munkások zendülése=*Székely Nemzet*, XIV. (1896. február 22.) 29. sz.

vonalon.⁹⁴² A Szászrégenben megjelenő *Marosvölgy* című hetilapból tudjuk meg, hogy a Szászrégen–Déda vasútvonal építését 80%-ban dunamelléki kubikusok, 20%-ban a környékbeli magyar és román lakosság végezte. A székelyföldi településekről nem érkeztek munkások.⁹⁴³ A Madéfalva–Gyergyószentmiklós vonalszakasz építkezési vállalkozója, Pallós Ármin például macedón munkásokat hozott Székelyföldre. A macedón munkások egy része a vasútépítkezések befejeztével a térségben maradt és középítkezéseknél vagy erdőkitermelésnél vett részt. Többek között megfordultak Marosvásárhely város csatornázási munkálatainál.⁹⁴⁴

A vállalkozók vagy alvállalkozók a nagyobb technikai felkészültséget igénylő munkákra kipróbált munkáscsoportokat szerződtettek, a kevesebb szakértelmet igénylő kiegészítő munkákra alkalmazták a helyieket. A marosvásárhelyi Székely Hírlap 1873-ban sajnálkozóan jegyezte meg „...*népünk az anyagi gyarapodás ezen biztos eszközét kellően nem vette igénybe. Itt-ott megpróbálkozott földmunkával, néhol az építkezésnél is tett kísérletet, de a legnagyobb munkarészt olasz, horvát s más idegen országbeli munkások végezték, kezeikbe ment a sok munkabér.*”⁹⁴⁵

Az 1898:II. és az 1899:XLI. törvénycikkek kötelezővé tették, hogy a mezőgazdasági, de a vízmunkálatoknál, az út- és vasútépítésénél alkalmazott napszámosok és munkások is igazolvánnyal rendelkezzenek.⁹⁴⁶ Előírták a munkaszerződések formáját, a munkások és a munkaadók jogait és kötelezettségeit. A munkaszerződések némi védelmet nyújtottak a vasúti munkásoknak az al- illetve a fővállalkozók visszaéléseivel szemben. A munkások általában teljesítménybér alapján dolgoztak. Fizetésük vagy a munka elvégzése után, vagy a 14. napi fizetési napon történt. A háromszéki vasútvonal földtöltési munkálatainál egy köbméter föld megmozgatásáért 12–16 krajcárt kereshettek.⁹⁴⁷ A fizetés az elvállalt munka elvégzése után történt meg. A Szászrégen–Déda vasútnál 1904-ben átlagban naponta 80 fillértől 1 korona 40 fillérig kerestek, ami egy közönséges napszámnak felelt meg.⁹⁴⁸ A vasútépítésénél megszerzett kereset jelentős pénzforrást jelentett a helyi társadalom számára. Kelemen Lajos történész írta „*Élénken emlékemben maradt, hogy állandóan mekkora várakozás előzte meg a szombat estéket, mikor Pipás bá, ki a régi vasúti szárnyvonal földmunkáinál dolgozott,*

⁹⁴² A vasúti munkálatok=*Erdély*, I. (1871. november 2.) 36. sz.

⁹⁴³ Néhány szó „a Szászrégen–dédai vasút” cikkhez=*Marosvölgy*, III. (1904. november 27.) 45. sz.

⁹⁴⁴ Idegen munkások a Székelyföldön=*Székely Napló*, XXXX. (1910. december 18.) 197 sz.

⁹⁴⁵ Teendők a Székelyföldön=*Székely Hírlap*, V. (1873. augusztus 26.) 67. sz.

⁹⁴⁶ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6698>, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6769> (letöltve: 2011.02.05.)

⁹⁴⁷ Vasúti földmunka=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. november 6.) 171. sz.

⁹⁴⁸ Néhány szó „a Szászrégen–dédai vasút” cikkhez=*Marosvölgy*, III. (1904. november 27.) 45. sz.

vasárnapra mindig hazajött és elhozta heti keresetét s feleségének átadta. Nagy esemény volt ez a pénzhozatal sok szegény ember és család számára, kiknek megélhetésében segített.”⁹⁴⁹

A helyi székelyföldi társadalom várta a vasútépítkezéseket, azonban nem volt felkészülve arra, hogy környezetét idegen vállalkozók, munkások tömege árasztja el. A munkálatok alatt a székelyföldi kis településeken bábeli hangzavar uralkodhatott. A *Csíki Lapok* szerkesztője 1895-ben következőt írta. „... még meg sem kezdődött az igazi vasútépítkezés s már is itt van nyakunkon egy sereg ember idegen helyről jöve, nem ismerik sem szokásainkat, sem erkölcsünket, hanem azért itt akarják megszédni magukat.”⁹⁵⁰ A helyi sajtó több alkalommal felszólt az idegen vállalkozók, munkások áradata ellen. Sok esetben megrovásban részesítette a helyi társadalom egykedvűségét, hogy nem használja ki az adott pénzkereseti lehetőséget, sőt sokan éppen a vasútépítkezések idején vándorolnak ki munkakeresés céljából a szomszédos Romániába vagy a távoli Amerikába.

Az építkezési engedélyt elnyert vállalkozók nevében mérnökök járták a vidéket a vasúti nyomvonalhoz szükséges területek kisajátítása érdekében. Visszatérő probléma, mint ahogy mindegyik vasútépítésnél megfigyelhető, a szükséges földterület megszerzése, felvásárlása és kisajátítása. A vállalkozók, hogy ne kelljen nagy összeget fizetniük és minél gyorsabban az építéshez tudjanak kezdeni, gyakran fordultak az állami szervekhez, hogy azok rendeljék el a földek kisajátítását. Gyakran előfordult, leginkább a Magyar Keleti Vasút esetében, hogy a helyi társadalmat jól ismerő személyeken keresztül próbálták meggyőzni a lakosságot, hogy földjét olcsón és minél gyorsabban adja át a vállalkozóknak. „Északi úr, ki a vállalkozókkal tanyáz és vándorol, elé áll a jó hiszemű község, pugris vagy földbirtokos elébe, bemutatja magát, mint a m. kormány egyik főhivatalnokát, regél a hallandóságnak hazafi kötelmeiről, áldozatkészségről, a hazai kereskedés emeléséről (...) úgy hogy jóhiszemű falusi gazdáink (...) fellelkesednek hazafi hévvel dobva oda a magokét.”⁹⁵¹ A földek kisajátításának a kérdése vagy az engedély nélküli út-, folyómeder áthelyezés nézeteltéréseket gerjesztett a helyi közigazgatási intézmények és vállalkozók között is, mint ahogy korábban láttuk a Maros-völgyi, Kis-Küküllő-völgyi vagy a Csík vármegyei vasútépítésnél. Ezeket a problémákat legtöbbször csak a vasútépítés befejezése után sikerült megoldani, sokszor a kisember kárára.

A helyi lakosság kezdetben nem tudta, hogyan viszonyuljon a hirtelen megjelent idegen munkások, mérnökök, vállalkozók áradatához. „A vasútépítés oly nagyszámú

⁹⁴⁹ Kelemen Lajos: *Születtem Marosvásárhelyt. Önéletrajzi feljegyzések*. Kolozsvár, 1993, Komp-Press Kiadó. 36.

⁹⁵⁰ A csíki lakosok baja=*Csíki Lapok*, VII. (1895. január 9.) 2 sz.

⁹⁵¹ Gazda közönségünk s a vasúti kisajátítás=*Székely Hírlap*, II. (1870. december 7.) 98. sz.

idegenséget zúdított nyakunkra, hogy ma holnap félve kell a csíki embernek tapasztalnia, hogy mikor és miben vagyunk még akadályai az idegenségnek és valljon az idegenség érdekei mikor kívánják feláldozásunkat. Valóban Csíkvármegyében átkozottul felfordult világ lett a vasútépítés megkezdése óta. Elkezdve a koldulástól, fel a nagy regálebérلőkig, egész sorozata jött be megyénkbe az olyan foglalkozású egyéneknek kik semmit sem hoztak be Csíkba, ellenben amit kivisznek, azt mind Csíkból és legalább is a csíkiak elől viszik el.”⁹⁵²

A vasútépítkezések nyersanyagszükséglete természetesen fellendítette a helyi gazdasági életet. A fának, mint legfontosabb építkezési anyagnak a felhasználása ugrásszerűen megnőtt, maga után vonta a fakitermelő és fafeldolgozó vállalkozások szaporodását. A helyi társadalom leginkább az idegen munkások élelmezéséből és elszállásolásából igyekezett hasznot hajtani. A vasút menti alkohol- és élelmiszerárulás azonban újabb összeütközési pont volt a vállalkozók, a helyi polgárok és a települések között. A vállalkozók a vasútvonalra beadott pályázatok alkalmával maguknak igényelték a vonalmenti szeszes ital árusításának jogát, amiből újabb hasznot reméltek. Sok esetben jóval drágábban adták az alkoholt, mint ahogy azt a munkások a helybéliektől meg tudták volna venni. A lakosság az alkohol- illetve az élelmiszerárulástól szintén jelentős nyereséget remélt. A helyi hatóságok például a Magyar Keleti Vasút építésének kezdetén akadályozták a vasútépítési vállalkozókat az alkohol árusítás gyakorlásában. A Belügyminisztérium kénytelen volt rendeletben felszólítani az erdélyi törvényhatóságokat, hogy ne gördítsenek akadályokat a vállalkozók alkohol árusítási joga elé.⁹⁵³

A vasútépítkezés idején megnövekedett élelmiszerfogyasztásra utal a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1896-os jelentése: „*Háromszék, Csík és Udvarhely vármegyei malmokra fölötte kedvező hatással volt a székelyvonatok építése, minthogy e munkánál alkalmazva volt nagyszámú munkások élelmezését a helyi malmok nemcsak, hogy nem fedezték, hanem még nagy mennyiségű behozatal is szükségessé vált.*”⁹⁵⁴ Hasonló fellendülés észlelhető a szeszipar és sörgyártás terén is, amelyek termékeit nagyobb részét a vasútépítő munkások fogyasztották el.

Az építkezések megindulásával az érintett városok lakásainak bérleti ára ugrásszerűen megnőtt. „*A vasútépítési munkálatok vajúdo híre olyan eksztázisba hozta a csíkszeredai háztulajdonosokat, hogy nyomban megtették ezt a nyomorú várost Budapestnek, sőt némely*

⁹⁵² Idegenek térfoglalása Csíkban=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. augusztus 12.) 33. sz.

⁹⁵³ MOL. K-150-VI. kútfő 1870-13927.

⁹⁵⁴ *Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1896-ik évben*. Marosvásárhely, 1897, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 155. (továbbiakban MvKI, 1897.)

esetben a házbéreket még a budapestieken is felül akarják licitálni.”⁹⁵⁵ „... mostan Csíkszereda egész kisebb szabású amerikai város jellegét viseli magán, annyi az üzletember és senki sem beszél másról, mint az üzletről.”⁹⁵⁶ A Gyergyó lap írta 1905-ben „eddig 200–300 koronás lakásért ma 1000 koronát fizetnek s a drágaság vaskövetkezetességgel megy át az utolsó élelmi cikkekre is.”⁹⁵⁷

A nagyobb településeken egymás után nyíltak a sokszor illegálisan működő kocsmák, kereskedések. Mészárosok, pékek pedig termékeiket, annak ellenére, hogy a törvény kimondta, hogy csak üzlethelyiségekben árusíthatják, szekéren szállították az egyik községből a másikba. A vasúti építkezések hasznából még a szomszédos román helységek is próbáltak részesülni a Csíkszereda–Gyimes vasút építésekor. Így írt erről a *Csíki Lapok*: „hetente kétszer, háromszor idegenek egy-egy terhelt szekérrel jönnek be Gyimesbe itt kávéval és más fűszerneművel háznak.”⁹⁵⁸ A lap anarchikus állapotnak nevezte az épülő Csíkszereda–Gyimes határszéli vasútvonal mentén uralkodó helyzetet. „Nincsen ott sem törvény, sem hatósági tekintély – mintha csak a sok bevándorló idegen olyan uratlan jószágoknak tekintené ezt a jámbor megyét, melyet tetszése szerint foglalhat el minden jött-ment léhűtő. (...) az egész Gyimesben kereskedések nyílnak egyre-másra anélkül, hogy még csak a szatócskodásra is iparengedélyt kérnének, nem is említve azt, hogy már több kereskedő elhelyezkedett ottan és pedig anélkül, hogy cégét a kereskedelmi cégjegyzékbe bejegyeztette volna amint azt a törvény rendeli.”⁹⁵⁹ A lap értesülései szerint a vonal által érintett határmenti négy községben mintegy 60 kocsmá működött az építkezések alatt.⁹⁶⁰

A helyi közigazgatás, rendfenntartó erők figyelmét igénybe vette a különféle nemzetiségű, egzisztenciájú munkások elhelyezése, a helyi lakosság és az idegenek közti feszültségek elsimítása, a rend és a tisztaság fenntartása. Az építkezések ideje alatt gyakoriak voltak a gyilkosságok, rablások, verekedések, virágzott a prostitúció. Panaszok sokasága érkezett a helyi közigazgatáshoz csendháborítás, a különböző fogadók működése, éjszakai tivornyák és a biztonság megrendülése miatt. Nagyborosnyónál a háromszéki vasútépítkezések idején két munkás összeverekedett és az egyik munkás halálos szúrást kapott.⁹⁶¹ A helyi lapok több alkalommal beszámoltak rablásokról. A Nagyvárad–Kolozsvár

⁹⁵⁵ Lakás viszonyok=*Csíki Lapok*, VII. (1895. augusztus 7.) 32. sz.

⁹⁵⁶ Uo.

⁹⁵⁷ Vasutunk=*Gyergyó*, V. (1905. szeptember 17.) 38. sz.

⁹⁵⁸ Anarchia a vasút mentén=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. május 6.) 19. sz.

⁹⁵⁹ Uo.

⁹⁶⁰ Uo.

⁹⁶¹ Megkéselt munkás=*Székel Nemzet*, IX. (1891. április 12.) 56. sz.

vonalrészén 1871-ben a sztánai töltésnél dolgozó három munkás éjjel betört az egyik angol vasúti mérnök házába, ahol megöltek egy személyt és jelentős készpénzt, ékszert raboltak.⁹⁶²

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építésekor 1895–1897 között számtalan bűnesetre került sor elsősorban az Oltszem, Mikóújfalu és Bükszád közelében dolgozó horvát, olasz és lengyel munkások körében.⁹⁶³ Gyakoriak voltak a bűnesetek és a különböző nemzetiségű munkáscsoportok közti összetűzések. 1896 februárjában horvát és olasz munkásokkal verekedtek össze Oltszem település utcáján.⁹⁶⁴ Bükszádon egy horvát vasúti munkás pénz miatt gyilkolt meg egy másik horvát munkást.⁹⁶⁵ Az Oltszem és Bükszád településeken előforduló gyakori bűnesetek felkeltették a vármegyei alispánság és csendőrség figyelmét *„a vasútnál az ország legkülönbözőbb vidékeiről, sőt még idegen államokból is jött különféle nemzetiségű és nyelvű és szokású népek alkalmaztatnak, számosan közülük minden igazolvány nélkül gyakran munkát semelve valóságos hordákban járva szóba fenyegetőzve nem kis mértékben veszélyeztetik az élet és megye önbiztonságát.”*⁹⁶⁶ A bűnesetek szaporodása miatt Oltszem és Bükszád települések csendőrségét 3–3 fővel megerősítették.⁹⁶⁷ A munkásigazolvány nélkül csellengő személyeket a csendőrség a lakhelyükre toloncolhatta. A vármegye alispánja kérte a vasúti vállalkozókat, hogy az építkezéseken dolgozó munkások névjegyzékét az illető helység szolgabírójánál mutassák be. A korabeli csendőri jelentésekből kiderült, hogy lengyel munkások is dolgoztak Bükszád környékén.⁹⁶⁸

Gyergyószentmiklósán 1907-ben a vasúti munkások és a helyi székely legények között tört ki konfliktus. A helyi lap felháborodottan ír az esetről és arról, hogy *„minden civilizált helyen valamely félreeső pontot jelölnek ki a kéjház részére csak éppen nálunk helyezük őket a központba, hogy szürkületől hajnalig élvezhessük a kurjongatást, ordítózást, verekedést és vérengzést.”*⁹⁶⁹ A fellelt csendőri jelentésekből és újsághírekből előtűnő bűnesetek jól jelzik, hogy az addig elszigetelt székely településeken mennyire megrendült a közbiztonság. Oltszem községben, ahol elegendő volt két csendőr szolgálata, a vasútépítkezések megindulásával öt főre emelkedett számuk.⁹⁷⁰

Kevés szó esik a vasútépítésen uralkodó egészségügyi körülményekről. A vállalkozók a legkevesebb figyelmet fordítottak erre a kérdésre. Az egészségügyi beruházásokat szinte

⁹⁶² Egy vakmerő rabló-gyilkossági=*Székely Hírlap*, III. (1871. március 4.) 18. sz.

⁹⁶³ ROLKmKS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 7. doboz 1896–15.

⁹⁶⁴ Uo.

⁹⁶⁵ Uo.

⁹⁶⁶ Uo.

⁹⁶⁷ Uo.

⁹⁶⁸ Uo.

⁹⁶⁹ Véres verekedés=*Gyergyó*, VII. (1907. október 20.) 42. sz.

⁹⁷⁰ ROLKmKS Háromszék vármegye iratai Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 7. doboz 1896–15.

teljesen elhanyagolták. A különböző felkészültségű, tapasztalattal rendelkező munkások nem részesültek munkavédelmi képzésben. A Magyar Keleti Vasút sztánai munkálatainál lőport használtak a sziklák repesztéséhez, több ezer köbméter követ mozgattak meg a töltések erősítésére. Több száz munkás szenvedett munkabalesetet, akiknek később a vállalkozók emlékoszlopot emeltek Köröstopán helységben.⁹⁷¹

A nem megfelelő táplálkozás, a higiénia hiánya, a gyatra szálláshelyek mind hozzájárultak a különböző fertőző betegségek megjelenéséhez és elterjedéséhez. A helyi tisztviselőknek leginkább a ragályos betegségek megjelenése és elterjedése okozott fejtörést. Főként a kolera elterjedésétől tartottak. A Belügyminisztérium 1870-ben külön leiratban figyelmeztette Marosvásárhely várost a kolera veszélyre. A nyilvánoshelyek, szállodák, kocsmák, színházak, vasútállomások árnyékszékeinek, csatornáknak naponkénti fertőtlenítése kötelezővé vált.⁹⁷² A belügyminiszter évente rendeletben kérte Marosvásárhelyt és Maros széket, hogy jelentéseikben adatokat szolgáltatassanak az uralkodó közegészségügyi állapotokról, többek között a bujakór állásáról, a kéjnékről és az orvosok számáról. Sajnos ezeket az adatokat nem sikerült fellelni. A minisztérium külön kiemelte, hogy ezen adatokra az angol nagykövetség – tekintettel az Erdélyben dolgozó angol mérnökökre – és a közös külügyminiszter is kíváncsi.⁹⁷³ A kolerajárványnak is tulajdoníthatóan a város lakossága 1869–1874 között 748 fővel csökkent.⁹⁷⁴

A székelyföldi vasútépítés alkalmával uralkodó egészségügyi állapotokról és intézkedésekről kevés adatunk van. Éppen ezért érdemes figyelmet a Csík vármegyei vasútépítésről fennmaradt jelentés, amely segítségével rálátást nyerhetünk az akkori egészségügyi állapotokra. A magyar belügyminisztérium külön rendeletben határozta el 1895 őszén a vasútépítéshez érkező munkások orvosi vizsgálatát, hogy elkerüljék a Galíciában, Törökországban, Oroszországban terjedő kolera járvány elterjedését Székelyföldön.⁹⁷⁵ 1896 májusában dr. Farkas Jenő közegészségügyi felügyelő bejárta az épülő Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasútvonalat és a tapasztalatairól részletesen beszámolt a belügyminiszternek.⁹⁷⁶ A belügyminiszter ennek alapján 1896. június 3-án rendeletben szólította fel Háromszék és Csík vármegye közigazgatási bizottságait, hogy sürgősen tegyenek intézkedéseket a vasútépítkezéseknél uralkodó egészségügyi viszonyok javítása érdekében: „... a jelenleg is jelentékeny számú és a nyár folyamán előreláthatólag még

⁹⁷¹ Lukács, 1870. 33.

⁹⁷² A cholera=*Székely Hírlap*, III. (1871. szeptember 2.) 70. sz.

⁹⁷³ ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107. 1870–1347.

⁹⁷⁴ Kozma, 1879. 71.

⁹⁷⁵ Vasúti munkások megvizsgálása=*Csíki Lapok*, VII. (1895. szeptember 11.) 37. sz.

⁹⁷⁶ Dr. Farkas Jenő=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. május 13.) 20. sz.

*emelkedő munkás seregnek elhelyezése, orvosi felügyelete, gyógykezeléssel való ellátása igen tökéletlen és a körülmények olyanok, hogy fertőző betegségeknek a munkások közé való behurcolása esetén súlyos járványtól lehet tartani. Minthogy az építő vállaltaknak kellő mennyiségű barakkjai nincsenek, ennél fogva a környékbeli községekben a lakások egy része igen túlszűfolt.*⁹⁷⁷

A belügyminiszter kérte a helyi hatóságokat, hogy szólítsák fel a vasútépítő vállalkozókat, hogy a munkások számára barakkokat létesítsen. A szállások állapotát pedig a helyi közigazgatás és a helyi egészségügyi szolgálat emberei rendszeresen ellenőrizék, mert *„kiküldöttem azt jelentette hozzám, hogy közvetlenül Sepsiszentgyörgy mellett is a gidófalvi határban száznál több horvát munkást is olyan épületben találta, amelybe az eső is beesik és amely az időjárással szemben védelmet nem nyújt. E jelentékeny számú munkás számára még egy kútról sem történt gondoskodás. Az alkalmazott orvosok száma (...) teljesen elégtelen. Minden esetre szükséges, hogy a vállalat a háromszéki vonalon legalább 2 orvost alkalmazzon, akik hetenként legalább kétszer tartoznak az osztálymérnökségek székhelyén vagy azoknak megfelelően a vonal mentén megjelölt helyiségekben megjelenni a járó betegeket ellátni. Ily rendelő helyiségekre van szükség Sepsiszentgyörgyön esetleg e helyett a gidófalvi kavics telep közelében, Oltszemen, Málnáson vagy Mikóújfaluban és Bükszádon. A rendelés idejéről a munkások előzetesen értesítendőek. E rendelőhelyek közül egy-egy orvos kettőnél többet nem láthat el, mert hetenként kétszer való rendelésen kívül egyébkor is a megbetegedett munkásokat sürgősen megvizsgálni s orvosi segéllyel ellátni tartozik. A Málnáson és Bükszádon való rendelést a Bükszád közelében felállítandó kórház orvosa végezheti. Bükszád közelében ahol nagy és sokáig tartó munkálatok folynak kórházra elengedhetetlenül szükség van. Szakközegem legalább 16 ágyra berendezet kórházat tart szükségesnek. (...) Szükséges továbbá, hogy (...) kórházon és a rendelő helyiségeken kívül még a veszélyesebb munkák helyei közelében is legyen az első segély ellátásához alkalmas kötszer és felszerelés, továbbá a vonal mentén legalább két hordágy.*⁹⁷⁸

A helyi közigazgatási tisztviselők feladata volt, hogy az építkezési vállalatot arra kötelezze, *„hogy minden megbetegedett munkást az orvosi látogatások megszabott idején kívül is a szükséghez képest azonnal ellátassák orvosi segéllyel, s hogy az érkező munkások egészségügyi állapota megvizsgáltassák, nehogy fertőző betegségeket hurcoljanak be a munkálatok területére. A nyári meleg idő bekövetkeztével fenyegető járványok ellen való óvakodás szempontjából szükséges, hogy a vonal közelében alkalmas épületek legyenek*

⁹⁷⁷ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–39541.

⁹⁷⁸ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–39541.

kiszemelve, amelyekben a fertőző betegek kellően elkülöníthetők. E célra felhasználhatók volnának a társaság raktárai, azonban a kiszemelt épületek előlegesen hatóságilag megsejmlélendők annak megállapítása véget, hogy a jelzett célra alkalmasak-e. A férő helyek száma a munkáslétszám legalább 2%-nak feleljen meg.”⁹⁷⁹

A belügyminiszter elégtelennek találta az orvosi személyzetet a vonal mentén, ezért szükségesnek vélte, hogy „a Tusnádfürdőtől Csíkszereda felé eső részen legalább 2 orvos alkalmazassék, akiknek egyike Csíktusnádon lakjon és a vonalnak Tusnádfürdő–Verebes közötti részét lássa el. Amennyiben a vállalat a Zsögöd–Csíkszereda közötti része külön orvost kíván alkalmazni a Verebes és Zsögöd közötti rész ellátása egy harmadik orvosra bízandó. Az alkalmazott orvosok kötelezendők, hogy a vonalat hetenként legalább kétszer bejárják s az első fokú egészségügyi hatóság közbejöttével megállapított rendelő helyiségekben a járó betegeket ellássák, azon kívül minden megbetegedett munkást a szükséghez képest azonnal orvosi segélybe részesítsenek, bármely nap vagy bárminő időben fordult is elő a megbetegedés. A Csíktusnádon lévő vállalati kórház kellő felszereléssel, különösen műtőasztallal, műszerszokrénnyel, fürdőkádakkal, kellő mennyiségű fehérneművel ellátandó, szükséges, hogy külön konyhahelyiségről legyen gondoskodás. A kórház túltömöttsége megszüntetendő s el nem tűrhető, hogy amint kiküldöttem is ott jártakor is történt nő beteg a férfiakkal egy szobába feküdjék.”⁹⁸⁰ A Csíkszereda–Gyimes vonalon is több orvos alkalmazását helyezték kilátásba, egy-egy orvost a Csíkszereda–Csíkszentmihály részre, a csíkszentmihályi állomástól a Lóvész alagútig, az alagúttól Középlokig, Középloktól a határig. Kérték a gyimesfelsőloki kórház felszerelését télire és megfelelő helységek létesítését a fertőző betegek elhelyezésére.⁹⁸¹

A Kereskedelmi Minisztérium rendeletére a MÁV kolozsvári üzletvezetősége 1896 nyarán Farkas Jenő orvosi tanácsadóval felülvizsgálta, hogy a két vármegye területén mennyire tartják be az egészségügyi viszonyok javítására kiadott rendeleteket. A kiküldött orvosi tanácsadó jelentése szerint a Sepsiszentgyörgy–Bükszád vonalon a munkások számához képest megfelelő számú barakk és lakás volt. A Sepsiszentgyörgy mellett felállított barakkok kúttal is rendelkeztek. A háromszéki vonalon előírt két orvos közül az egyik, Dr. Barabás Sepsiszentgyörgyön, a másik, Dr. Halász Tusnádfürdön rendelt. Rendelő helyiségeik a szakaszmérnökök irodáiban voltak, ahol elsősegélynyújtáshoz szükséges kötszerek és a vállalatnak a hordágyai voltak elhelyezve. Fertőző kórház azonban nem volt és

⁹⁷⁹ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–39541.

⁹⁸⁰ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–39541.

⁹⁸¹ Uo.

belügyminiszter által kért 16 ágyas kórház Bükszádon nem létesült. Csík vármegye területén épülő vonalon Csíkszeredáig két orvos tevékenykedet: Dr. Csiszér Miklós Csíkszentmártonban és Dr. Molnár József Csíkszeredában, aki egyben a vármegye főorvosa is volt. Az egyik orvos Tusnádfürdőtől Zsögödig, a másik Zsögödtől Csíkszeredáig látta el a betegeket. Csíktusnádon kórház is működött.⁹⁸²

A Csíkszereda–Gyimes vonalon négy orvos volt: Dr. Filepp Sándor, Dr. Zakariás István, Dr. Gesztenbaum és Dr. Bück. Ezen a vonalon két jól felszerelt kórház volt, az egyik Csíkszépvízen, a másik Gyimesfelsőlokon. A fertőző kórházakul szolgáló helyiségekről itt gondoskodtak. A kórházat deszkából készítették, ezért az orvosi tanácsadó kérte annak bevakolását, ugyanakkor felhívta arra a figyelmet, hogy ezen a vonalszakaszon elegendő lakás van, de helyenként nincsen megoldva az emberi és állati hulladékok eltakarítása. A vállalkozót felszólították egy 16 férőhelyes kórház felállítására Bükszád mellett, továbbá, hogy a munkások lakásai mellett ügyeljenek a rendre és tisztaságra. Kérték, hogy a nyers zöldségek és gyümölcsök fogyasztásával, valamint a „*rendetlen élvezetekkel*” járó veszélyekre a munkásokat saját nyelvükön kifüggesztett felhívások figyelmeztessék. A vizsgálat alkalmával megállapították, hogy a határon minden ellenőrzés nélkül szállítanak be zöldséget és gyümölcsöt, rossz minőségű élelmiszereket, melyek könnyen betegséget tudnak okozni, kéri a szigorúbb ellenőrzést.⁹⁸³

Farkas Jenő közegészségügyi felügyelő által a belügyminiszternek tett jelentéséből kitűnik, hogy a vasúti vállalkozók nem gondoskodtak megfelelően a munkások lakáskörülményeiről, egészségügyi ellátásáról és megfelelő ételmezéséről. Sok esetben úgy épült meg egy vasútvonal, hogy a leglényegesebb munkavédelmi és egészségügyi intézkedések hiányoztak. A vasútnál dolgozó személyzet orvosi ellátását a helyi orvosok végezték, akiknek ez jelentős túlterheltségek okozott és esetenként nem tudtak felnőni feladatukhoz.

A helyi lakosság néha passzív szemlélője volt a munkások és az építkezési vállalkozók közti munkakonfliktusnak. A csíkszeredai lakosság 1896 februárjában a vasútépítésnél dolgozó horvát munkások zendülését követhette végig, akik a teljes bérük kifizetését követelték a vasútépítő vállalkozóktól.⁹⁸⁴ Hasonló jellegű vasút-építkezési sztrájkkal találkozunk 1906 áprilisában a Madéfalva–Gyergyószentmiklós közti vonalon dolgozó munkások esetében. Ők azonban már kidolgozott követelésekkel álltak az építkezési vállalat

⁹⁸² Uo.

⁹⁸³ MOL. K. 229–627. csomó 2. tétel–1896–57138.

⁹⁸⁴ A horvát munkások ügye=*Csíki Lapok*, VIII. (1896. március 18.) 12 sz.

elé, követelve „3,60 korona minimális napszám, egy óra reggeli másfélóra ebéd, fél óra uzsonna idő s a napi munka 6–6-ig, a szakmánymunka törlése és a május 1-ének, mint munkásünnepnek elismerése”.⁹⁸⁵ A szakmánymunka a teljesítménybérezési rendszert jelentette. A vállalkozók a sztrájkolókat kifizették és elbocsátották, névjegyzéküket pedig elküldték az egész vonalra, hogy nehogy a későbbiekben alkalmaztassanak.⁹⁸⁶

A helyi elit azon része, amely nem volt érdekelt a vasútépítkezésekhez kapcsolódó vállalkozásokban, aggodalommal figyelte az idegen munkások, vállalkozók tömegét, akik felforgatták kisvárosuk csendjét és nyugalját. A marosvásárhelyi polgároknak felmerült a kérdés, hogy képesek lesznek-e megfelelően kihasználni a vasút nyújtotta előnyöket, hogyan tudnak majd versenyezni a vasút által érkező áruk tömegeivel és azokkal akik, csak meggazdagodni jönnek erre a vidékre. „... jönni fognak távoli földről, számosan kik itt-ott lassanként tért foglalva pár évtized alatt vagyonna, hatalomra vergődnek s idegen népek fognak rendelkezni ez őszékely város ügyeiben. De hol van az út, melyen haladnunk kell, hogy ezt kikerülhessük? Hogy az önfenntartási legelső kötelesség mulasztásának bűnébe ne essünk?”⁹⁸⁷

Hasonló aggodalmakat fogalmaznak meg a brassói polgárok. „Nekünk, kik minden tekintetben oriens és occidens közvetítői vagyunk, most inkább mint valaha kell törekednünk a kornak megfelelni kivált iparban és kereskedésben a civilisatio jelképével, a gőzzel lépést tartani, mert különben az előrehaladott nyugat rajtunk át fogja a megnyílt keletet elfoglalni és kincseit a mi rovásunkra kizsákmányolni. Ha nem vagyunk képesek amazzal versenyezni, csak hátrányait fogjuk érezni a mellettünk elvonuló vaspályának.”⁹⁸⁸

A csíki társadalomban a vasútépítkezések megkezdése előtt jogosan merült fel a kérdés, hogy mi lesz a vasút megépítése után a székely közvagyon legfontosabb kincsével, az erdővel. „Majd eljön a vasút, eljönnek pl. erdőségeink kihasználására az idegen vállalkozók, mint már kezdtek jönni, eljön egy idegen népesség, orrunk előtt lehalássza kincseinknek zsírtját szemünk láttára gazdag uraság, egy idegen pénzarisztokrácia lesz, mi pedig, ha lesz kedvünk neki olcsó pénzért napszámra vagy darabszámra dolgozni, leszünk kincseink mellett egy napszámos, egy alárendelt szolgahad, szolganépség.”⁹⁸⁹

A helyi polgárok leginkább attól féltek, hogy a vasúttal egy új vállalkozói réteg fog a városukba érkezni, ők pedig kiszorulnak a város gazdasági vezetéséből. A vasút és a helyi

⁹⁸⁵ Vasúti sztrájk=Gyergyó, VI. (1906. április 29.) 17 sz.

⁹⁸⁶ Uo.

⁹⁸⁷ Maros-Vásárhely jövője. I.=Székely Hírlap, II. (1870. június 8.) 46. sz.

⁹⁸⁸ A brassói vasútállomásra=Nemere, III. (1873. április 1.) 26. sz.

⁹⁸⁹ Ez is gazdáink érdekében=Csíki Lapok, IV. (1892. október 5.) 42. sz.

vállalkozói elit átalakulása közti kapcsolat feltárására újabb kutatások szükségesek. Az azonban látható, mint ahogy a későbbiekben szól lesz róla, hogy a székelyföldi településeken megjelenik elsősorban egy zsidó származású vállalkozó réteg, amely fontos szerepet tölt be a helyi ipar fellendítésében.

A székelyföldi lakosság a vasútépítkezés alkalmával kapcsolatba került egy olyan vállalkozással, amely nemzetközi tőkét, vállalkozó és munkásközeget hozott a régióba. A székelység számára teljesen idegen volt a vasútépítkezések ideje alatt megjelenő munkaszervezési rendszer, építkezési technika, munkaeszközök, illetve mentalitás. Az eddig elszigetelt Székelyföldre idegen nemzetek fiai érkeztek, társas érintkezések által nyitottabbá tették a helyi lakosságot. A csíki kőfaragók például az olasz kőfaragóktól tanulták el a kőfaragás modern technikai megoldásait.⁹⁹⁰ A helyi lakosság, mint ahogy láttuk az elvárthoz képest kisebb mértékben vette ki a részét a tényleges vasútépítési munkálatokból. Leginkább a fuvarozás, építkezési anyagok előkészítése, munkásoknak szállás és élelmiszer biztosítás által sikerült részesülnie az építkezés profitjából. A vasútépítkezések egy-két évig pénzforrást, kereset kiegészítést jelentettek a helyi lakosság egy részének. A kiépülő vasútvonalak bekapcsolták Székelyföldet az ország gazdasági vérkeringésébe.

⁹⁹⁰ MvKI, 1896. 235.

IV. 4. Vasútállomások, mint a települések kapui

A vasút megjelenése előtt a szárazföldi közlekedés a településmaghoz kapcsolódott. A postakocsik indulási és érkezési helye a települések központi részében volt található. A vasúti állomás ezzel szemben nem tartozott szervesen a városhoz. A materiálisan és elméleti síkon jelenlevő városfalakon kívül helyezkedett el a pályaudvar, hosszú ideig idegenszerű toldalékként. A vasútállomás a város első olyan közszolgáltatási intézménye, amely nem annak belterületén, hanem azon kívül, peremén helyezkedett el. A vasútállomás a települések kapuja lett: érkezési és indulási pont.⁹⁹¹

A pályaudvarok a vasúti vonalak személy- és áruforgalom gyűjtő és elosztó helyei, a vasútnak egyik legfontosabb alkotórészei. A pályaudvarok teljesítőképessége arányban kellett, hogy álljon a vasútvonalon lebonyolításra váró forgalom nagyságával. Az állomásokon rendezték a személy- és tehervonatokat, itt tisztogatták és javították a személy- és teherkocsikat és szerelték fel a mozdonyokat. Az állomásokon szálltak fel és le az utasok, ott adták fel az árukat és kezelték a postaküldeményeket. A pályán közlekedő vonatok az állomáson találkoztak, ugyanott végezték a tisztviselők a személy- és áruforgalom lebonyolításához szükséges teendőket. Az állomások a nyílt vonal átmenő vágányához kitérőkkel csatlakozó mellékvágányokból, felvételi- és lakóépületből, rakodóból, szükség esetén mozdonyszínből, vízvételi berendezésekből, műhelyből, kocsifertőtlenítő telepből és biztosító rendszerből álltak.⁹⁹²

Az első vasutak idején az állomások feladatát olyannak képelték el, mint a postakocsi-állomásokét. Az állomást és előterét kerítés vette körül, amelyet kapukkal lehetett lezárni, akárcsak a postaállomás vendégfogadóját. Innen jön az elnevezés: a *pályaudvar*.⁹⁹³ A MÁV vonalain az állomások egységes típustervek alapján épültek. A vasútvonalak építésekor a szabványtervekben meghatározták az állomások és a hozzátartozó melléképületek szerkezeti felépítését, jellegét, a felhasznált anyag minőségét. Az épületekre vonatkozó részletterveket négy példányban a MÁV igazgatóságán keresztül a kormányhoz kellett felterjeszteni jóváhagyás végett.⁹⁹⁴ A helyi érdekű vasutak épületeinek tervezésekor felhasználták a MÁV

⁹⁹¹ Giuntini, Andrea: Downtown by the train: the impact of railways on Italian cities in the nineteenth century – case studies. In: *The City and the Railway in Europe*. (szerk. Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 121.

⁹⁹² Bényei Zsigmond–Lukács Lipót: *A vasúti pályaudvarok*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár, I. 33.) 5.

⁹⁹³ Czére, é.n. 145.

⁹⁹⁴ Kubinszky Mihály: Az 1876 és 1900 között megnyitott magyar vasutak építészetének története. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig*. (főszerk. Kovács László) II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Rt. 319.

szabványterveit. Így az állomásokra érkező utasokat a település forgalmához és fontosságához mérten egyforma kép fogadta úgy a Dunántúlon, mint Székelyföldön.

A helyi érdekű vasútállomások többnyire a települések szélein épültek, ezért nem volt szükség a meglévő épületekhez idomulni, így a tervezési fázis is leegyszerűsödött. Rövid idő alatt sok épületet kellett építeni, ezt pedig elősegítette az azonosság, a sorozatgyártás. Az egységességre törekvésnek másik oka a minőségi norma betartásának kötelezettsége. Az 1880-as években fellendült építkezés hatására szükségessé vált a helyi érdekű vasútvonal állomásépületeinek típusokba sorolása. Ekkor a MÁV fővonalain öt különböző nagyságú felvételi állomástípust lehetett megkülönböztetni. A helyi érdekű vasúti állomásokat a várható forgalomhoz igazodva négy osztályba sorolták. A helyi érdekű vasutak számára tervezett I. osztályú épület szinte teljesen azonos a fővonalak számára tervezett II. osztályú felvételi épülettel. Erre a mintára alkalmazva a MÁV harmadosztályú épületéből készült el a HÉV másodosztályú épülete és így tovább. A négyféle állomás mindegyike ugyanazzal a kiinduló alapegységgel rendelkezett. Egy meghatározott alapterületű középső tömb, ahol helyet kaptak a szolgálati helyiségek és utasforgalmi terek. Ezt egészítették ki további épületrészek, természetesen az állomás osztály sorsolásától függően.⁹⁹⁵

Az állomásra érkező, illetve innen induló utazó eltérő perspektívában láthatta az állomást, amely választóvonal szerepet töltött be a település és a síneken mozgó szerelvények világa között. De nézzük, mit láthatott, tapasztalhatott az állomásra érkező utazó. Az állomás épülete szilárd kőalappal, téglafalakkal, színes külső vakolattal teljesen eltért a megszokott polgári épulettípusoktól. Az állomásra belépő utazó egy központi térbe jutott, ahol a jegypénztárnál megvásárolhatta jegyét, majd a vonat indulásáig váróteremben tölthette el szabad idejét. A várótermekben a vicinális vasutaknál azonos berendezést talált. Székek, asztalok, padok, ruhafogas, vaskályha, tükör, falon óra, reklámok, menetrend, mind az utasok kényelmét szolgálták. Olyan tárgyakkal ismerkedett meg itt a helyi közember, amelyek rövid időn belül megjelentek a saját lakásában is. A falon található reklámok hozzájárultak a fogyasztás egységesítéséhez.⁹⁹⁶ A várótermekben illetve a peronra 1900-tól érvényes menetjegy hiányában csak külön pályaudvar belépőjegy váltásával lehetett belépni.⁹⁹⁷ A várótermekben különböző korú, végzettségű, vagyoni állapotú személyek töltötték el a várakozás holtidejét. Beszélgetésekre került sor a különböző helységekből érkező személyek között, ismeretségek vagy akár barátságok kötődtek. A várótermeket a vonatok érkezése, illetve indulása előtt egy órával nyitották ki. A nagyobb átmenő forgalommal rendelkező állomásokon éjjel is nyitva

⁹⁹⁵ Uo. 320.

⁹⁹⁶ Majdán, 2010. 127.

⁹⁹⁷ Pályaudvar belépőjegyek=*Udvarhelyi Hiradó*, VI. (1903. január 8.) 3. sz.

voltak a várótermek. A vonatba be- és kiszállásra az állomási harang vagy a vasúti tisztviselő kiáltása adott jelt.⁹⁹⁸

A vidéki indóházak várótermének világát mutatja be az *Erdély* című marosvásárhelyi újság 1874-ből: „*A kis indóház tele vendégekkel és füsttel. Itt egy főúr unatkozik, amott egy politikus capacitál, túl egy üzér handlirozik, amott egy kis gyermek siratja a világ fájdalmát, emitt egy szerelmes pár szövi édes reményeinek fellelőjét és mindez egy szűk váróteremnek parodizált szobáskájában. De haj csengetnek (...) Hering módjára összezsúfolva mehetünk tovább.*”⁹⁹⁹ A nagyobb állomások, végállomások tartozéka volt a vasúti vendéglő, a resti, amely az épületben, vagy jó idő esetén a peron vágányok felőli oldalán kapott helyet. A restiben új ételeket-italokat és szokásokat ismerhetett meg a vidéki polgár. A bécsi szelet, a zsömle, a fasírozott, frissen csapolt sör, a szódavízzel kevert szörp, a piros-fehér vagy piros-kék kockás terítő hatással volt a vidéki lakosság étkezési és háztartási szokásaira.¹⁰⁰⁰ A vasút civilizációs szerepet is betöltött, sok helyen mintát állított berendezéseivel, étkezési szokásaival a helyi polgárságnak.

A MÁV által kidolgozott állomás típusterveknél nagy gondot fordítottak az állomások körül létesítendő virágoskertre, a gyepesítésre, fásításra. Hárs-, gesztenye- és eperfákat ültettek. Az állomásoknak a pályával párhuzamos két oldalán kötelező volt virágágyásokat kialakítani és az állomások körül kialakított kis parkok rendezése a vasúti személyzet munkakörébe tartozott.¹⁰⁰¹ A vasút-engedélyezések alkalmával előírták, hogy minden állomáson kert számára legalább 400 m² és minden őrház számára 1000 m²-i föld kisajátítandó.¹⁰⁰² Az állomások, őrházak előtti tereket 5–10 cm vastag kavicsréteggel borították be.¹⁰⁰³

Minden vasútállomás, őrház szerves részét képezte a kövezett kerek kút. Az állomási kúttal ellentétes oldalon volt elhelyezve az illemhely. A vasutak építésekor már pontosan tudták az egészségügyi szakemberek, hogy a betegségek elkerülése végett csak fedett illemhelyeket lehet építeni, azt is a kúttól minél távolabb. A szabadon álló árnyékszék épületben elkülönítették a női és férfi részt, igyekeztek ezeket a helységeket szilárd anyagból építeni és cserepes tetőfedéssel ellátni.¹⁰⁰⁴ Az árnyékszék tisztántartására külön személyzetet fogadtak a forgalmas állomásokon.

⁹⁹⁸ *Kalauzok kézikönyve*. (összeállította Váczy István) Kolozsvár, 1894, k.n. 6. (továbbiakban Kalauzok, 1894.)

⁹⁹⁹ *Karcolatok innen-onnan=Erdély*, IV. (1874. július 22.) 30. sz.

¹⁰⁰⁰ Majdán, 2010. 133.

¹⁰⁰¹ Uo. 128.

¹⁰⁰² A brassó-háromszéki vasút=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 22.) 80. sz.

¹⁰⁰³ Uo.

¹⁰⁰⁴ Majdán, 2010. 129.

A vasút minden más infrastrukturális tényezőnél erősebben hatott a városok fejlődésére a 19. században, befolyással volt a település növekedésének ütemére és méretére, valószínű, hogy az ingatlan piac egyik legfontosabb alakító tényezője is volt. A vasútépítkezésekkel párhuzamosan és az azt követő években új gyártelepek, raktárak, bérházak épültek az állomások közelében. A vasútnak a pályához, az állomásépülethez, a raktárakhoz és a többi műszaki létesítményhez nagy területre volt szüksége, ezért a város azon részén telepedett meg, ahol erre elegendő tér kínálkozott, ugyanakkor elegendő terület volt a későbbi fejlesztésekhez. A székelyföldi vasútállomások esetében is, mint például a marosvásárhelyi, sepsiszentgyörgyi vagy a székelyudvarhelyi állomások helyének kiválasztásakor a tervezők figyelemmel voltak a vasútvonal további folytatására és az állomások fejleszthetőségére.

„A fellendült bérkocsi ipar, mely 15–20 családfentartónak nyújt közvetlen megélhetést, több kézművesnek ad munkát, a nyers termékek értékét emelve, a megye földművelőinek is érdekét is szolgálja; az állomás közelében lévő telkek értékének példátlan emelkedése, az állomáson sürgölődő gyalog és igás munkások nagy száma mind hirdetik a végállomás fontosságát.”-írta 1895-ben a *Székelyudvarhely* című lap.¹⁰⁰⁵ A vasútállomáshoz közel fekvő telkek árai felértékelődtek és az építkezések súlya áttelődött a város ezen térségébe. A helyi lapokban megjelenő reklámokból jól látható, hogy a vasútépítkezéssel vagy a vonal megnyitásával egyidőben vendéglők vagy szállodák létesülnek az utazók vagy a településre érkező idegenek számára.

Az állomás épülete részben a városhoz, részben a vasút ipari teréhez tartozott. A vasút által a városra zúdított forgalom leginkább az állomás közelében volt érezhető. A városatyák fő gondja volt a vasutat a várossal összekötő útvonal modernizálása, kiszélesítése és esetenként új utak nyitása az állomás irányába. A városokban megjelentek az ún. Vasút utca elnevezések, amelyek a települést a vasútállomással összekötő utat jelölték. A legtöbb székely vasútállomás a település szélén vagy akár egy-két kilométer távolságban feküdt. Sok helyen nem sikerült megoldani a bekötő út modernizálását, járdák kiképzését vagy világítással való ellátását. *„A székely körvasút e legforgalmasabb állomásán kiszálló utasnak egész más fogalma lenne rólunk, ha nem kellene a vasúttól a községbe vezető úton reszketve és félve baktatnia be Maroshévízre.”*¹⁰⁰⁶

¹⁰⁰⁵ Városi közgyűlés, megyei közgyűlés=*Székelyudvarhely*, II. (1895. szeptember 25.) 40. sz.

¹⁰⁰⁶ *Advent=Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. december 3.) 23. sz.

Az állomás előtti tér lett a helyi omnibusz¹⁰⁰⁷ és bérkocsi¹⁰⁰⁸ szolgálat központja. Átalakult a városok közti és a városon belüli személyforgalom. Még a tényleges vasútforgalom megindulása előtt 1870 tavaszán omnibusz létesült Marosvásárhelyen. A helyi újság szerint állomása a város piacán volt. Tíz személyt volt képes szállítani, nem rendelkezett menetrenddel.¹⁰⁰⁹ Marosvásárhely és Kolozsvár között 1870. május 1-től a Biasini gyorsutazási intézet heti háromszor kocsi forgalmat indított be, ezzel egyenes összeköttetés létesült a két város között.¹⁰¹⁰ A vasúti forgalom beindulása után megjelent Marosvásárhelyen az első bérkocsi szabályzat. Marosvásárhely városi tanácsa 1871. november 29-én elfogadta a városi helyettes rendőrkapitány, Szarvady Lajos által felterjesztett bérkocsik működésének szabályozási tervét és meghatározta azok árjegyzékét. A rendőrkapitány kimutatása szerint a városban 18 bérkocsi működött, amelyeket sorszámmal láttak el.¹⁰¹¹

A vasút megjelenése előtt a bérkocsikat csak a helyiek vették igénybe. A vasút megjelenésével és az építkezések alatt a bérkocsikat az ismeretlen származású és rangú idegenek is előszeretettel használták. A helyi polgárok kénytelenek voltak megosztani a bérkocsik használatát idegenekkel „... lassanként beszármazó nagyvárosi szokások meghonosultával mi vásárhelyiek is csak hozzátörődünk, hogy tárcáink domborultságának érdekében más egyénnel rangkülönbségre való tekintet nélkül ugyanazon járműbe helyezkedjünk.”¹⁰¹² A városban a vasúti forgalom beindulása után több omnibusz is létezett. Berzenczey László két darab omnibuszt állított forgalomba, míg az állomáshoz vezető főutcán létesült söracsarnok tulajdonosa, Márcus Márk 1872 januárjától újabb két omnibusz beindítását tervezte.¹⁰¹³

Marosvásárhelyhez hasonlóan a többi székely városban is a vasútvonal megérkezéssel szükségessé vált a bérkocsik szabályozása. Csíkszeredában az állomás előtti teret és útszakaszt zúzott kővel, kavicssal szórták meg. A bérkocsik és az omnibuszok számára megfelelő állomáshelyet képeztek ki. Csíkszeredában 1897-ben elkészült a város első bérkocsi szabályzata, amelyben szabályozták a tarifát, minden bérkocsisnak iparigazolványt

¹⁰⁰⁷ Omnibusz=meghatározott végállomások között és útvonalon, szabályos időközönként közlekedő, rögzített díjért személyeket szállító közúti jármű.

¹⁰⁰⁸ Bérkocsi=egyéni igényeket kielégítő közforgalmú közlekedési eszköz.

¹⁰⁰⁹ Omnibus-t=*Székely Hírlap*, II. (1870. április 13.) 30. sz.

¹⁰¹⁰ Maros-Vásárhely és Kolozsvár=*Uo.*

¹⁰¹¹ A bérkocsik a következő személyek tulajdonában voltak: 1. Puhman Márton, 2. Török Elek, 3. Pungur Béni, 4. Gondy János, 5. Gyujtó Péter, 6. Görög Gyöngynő, 7. Guthman Márton, 8. Márkus János, 9. Mosner Ferentz, 10. Guthman Márton, 11. Kontz János, 12. Puskás György, 13. Szabó András, 14. Török Elek, 15. Orbán Lajos, 16. Török Elek de kocsiját eladta újat tavaszig nem állít be. 17. Puskás György, 18. Nemes János. ROLMmKMv. Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107. 1871–786.

¹⁰¹² Még egy új négyfogatú társaskocsi=*Székely Hírlap*, IV. (1872. január 10.) 3. sz.

¹⁰¹³ *Uo.*

kellett kiváltania, előírták, hogy minden vonat érkezésénél egy-két kocsi álljon az utasok rendelkezésére.¹⁰¹⁴

A székely városokban nem jött létre a városi tömegközlekedés egy fejlettebb formája, a közúti vasút forgalom. Egyedül, mint ahogy már korábban láttuk, Marosvásárhely esetében merült fel terv szintjén közúti vasút építése a keskenyvágányú Maros-Torda vicinális tervezésekor. Erdélyben csak Kolozsváron, Brassóban és Nagyszebenben létesült városi közúti vasút.

A nagyobb állomások a városok reprezentatív épületeivé váltak. A székelyföldi állomások közül azonban csak a gyimesi állomásépület emelte a helyi település rangját. A székely állomások nagyrészt költség megszorítási okokból a szükséges vasúti forgalomnak megfelelően tervezték. Csíkszereda vagy a Sepsiszentgyörgy állomásoknál elhagyták a földönt peront. Mindkét város polgársága több esetben kérte a MÁV illetékeseit és a Kereskedelmi Minisztériumot, hogy a forgalom növekedésével párhuzamosan kiegészítési munkálatokat alkalmazzanak.¹⁰¹⁵ A MÁV lehetőségeihez mérten a 20. század elején több székelyföldi állomáson kisebb nagyobb építkezéseket hajtott végre. Több településen kibővítették az állomásépületeket, új pályasíneket raktak le, modernizálták a vasúti jelző berendezéseket.

A városkép alakulásában fontos szerepet töltött be a vasútállomás. A csíkszeredai állomás mellett Aczél Ödön vasúti osztálymérnök szorgalmazására park létesült, amelynek kialakításával a vasút Pallós nevű kertésze lett megbízva. A parkban a vasúti munkások körözsával keretezett virágágyat képeztek ki. Hársfákat ültettek, sétányokat képeztek ki, amelyeknek szélén padokat helyeztek el. Az így kialakított hangulatos parkban a vonatra várakozók ideje jó időben kellemesebben telt.¹⁰¹⁶ A park az Erzsébet liget nevet kapta miután területén a város 1910. szeptember 11-én Erzsébet királyné emlékére egy öt méteres kőoszlop tetejére a királyné mellszobrát állította fel. A városnak ez volt az első köztéri szobra.¹⁰¹⁷ A szobrot Sallak Zoltán budapesti szobrász készítette.¹⁰¹⁸ Az Erzsébet-liget a város lakosságának és az utazó közönségnek közkedvelt helyévé vált. A park területén szökőkút és tenispálya is volt, mint ahogy az a 14-es ábrán is látható.

¹⁰¹⁴ Fiakker-szabályzat=*Csíki Lapok*, IX. (1897. január 27.) 4. sz.

¹⁰¹⁵ MOL. K. 229–626 csomó 2 tétel–1897–79189.

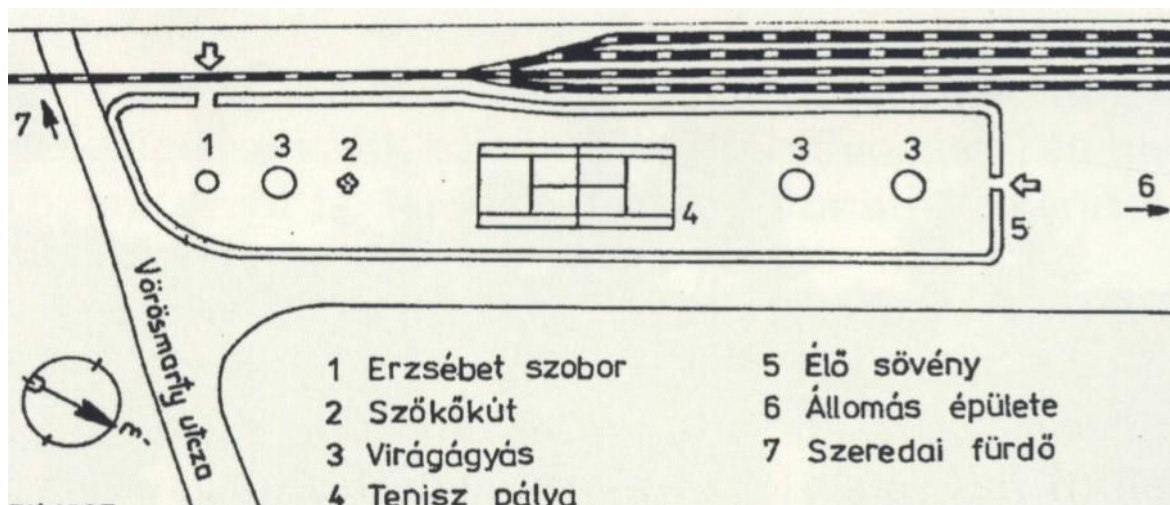
¹⁰¹⁶ Vofkori György: *Csíkszereda és Csíksomlyó képes története*. Békéscsaba, 2007, Typografika. 91. (továbbiakban: Vofkori, 2007.)

¹⁰¹⁷ Csíkszereda első szobra=*Székelység*, VI. (1910. szeptember 11.) 37. sz.

¹⁰¹⁸ Erzsébet királyné szobra=*Székelység*, VI. (1910. szeptember 18.) 38. sz.



13.ábra. Csíkszeredai vasútállomás melletti Erzsébet-liget.¹⁰¹⁹



14.ábra. Csíkszeredai vasútállomás melletti Erzsébet-liget térkép vázlata.¹⁰²⁰

Az impérium változás után sajnos a királyné szobrát eltávolították, majd szép lassan a park területe az állomás szemétdombja lett. Csíkszereda és a MÁV között 1913 tavaszán megállapodás jött létre a vasútállomás villanyvilágításának kérdésében. A villanyt

¹⁰¹⁹ Vofkori, 2007. 91.

¹⁰²⁰ Uo. 92.

bevezették az állomás összes helyiségébe, a pályaudvart pedig 8 darab Wolfram lámpa világította meg.¹⁰²¹

A maroshévízi állomás sajátos színfoltja lehetett az állomás mellett téli időszakban működő korcsolyapálya, amelyet a Marosvölgyi Fakitermelő Részvénytársaság alkalmazottjai tartottak fent.¹⁰²²

A vasút morfológiai hatásának vizsgálata a székelyföldi települések történetében elkerülte a történészek figyelmét. Az alábbi térképek segítségével Székelyudvarhely esetében figyelhetjük meg a vasút és az állomás alaktani hatását a városra. Az állomás, mint ahogy korábban is említettük, a város északi peremén, a Héjjasfalva–Gyimes állami út mellett lett kialakítva. A hely kiválasztásában nagy szerepet játszott az állami út közelsége, valamint az a tény, hogy elegendő szabad terület állt rendelkezésre az állomás további fejlesztésére. Az udvarhelyi vicinális építések során mindenki abban reménykedett, hogy a közeljövőben a vasút tovább folytatódik a Gyergyó-medence vagy Csíkszereda irányába. Székelyudvarhely és a Felső-Siménfalva közti területen a pályaudvar megépítése előtt egy pár polgári ház, szarvasmarha piactér és az 1887 szeptemberében átadott városi kórház volt található.¹⁰²³

A vasút megnyitását követően gyors ütemben jelentek meg a környéken az ipari létesítmények. Ugron Gábor 1890-ben a város és az állomás szomszédságában található Bethlenfalván téglagyárat létesített, amely korszerű technikával volt felszerelve, modern téglanyomó és körkemence működött, az agyagot sodronypályán szállították az üzemhez.¹⁰²⁴ Az Ugron család másik tagja Ugron Ákos a városhoz 1895-ben csatolt Szombatfalván létesített téglagyárat. Mindkét vállalat jelentős forgalmat bonyolított le, termékei keresettek voltak Erdély szerte.¹⁰²⁵ Ugron Gábor ezen kívül vízerőre berendezett fűrésztelepet létesített Bethlenfalván. A telepen 12 munkás dolgozott és évente 3–5000 köbméter lucz- és jegenyefenyőt dolgoztak fel a tulajdonos erdeiből. A telep termékeit, épületfát, deszkát, lécet az ország különböző pontjain értékesítették.¹⁰²⁶ A vasútépítés mellett látható, hogy az Ugron család bekapcsolódott a helyi gazdasági életbe is. Az állomás mellett 1899-ben újabb fűrésztelep létesült, amelynek tulajdonosa Fábián József.¹⁰²⁷ A Fábián-féle fűrésztelep

¹⁰²¹ A vasúti állomás villanyvilágítása=*Csíki Lapok*, XXV. (1913. április 16.) 16. sz.

¹⁰²² Jégpálya=*Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. december 10.) 24. sz.

¹⁰²³ Novák Károly-István: *Azok a boldog békeidők Székelyudvarhelyen*. Székelyudvarhely, 2011, Udvarhelyszéki Kulturális Egyesület. 46.

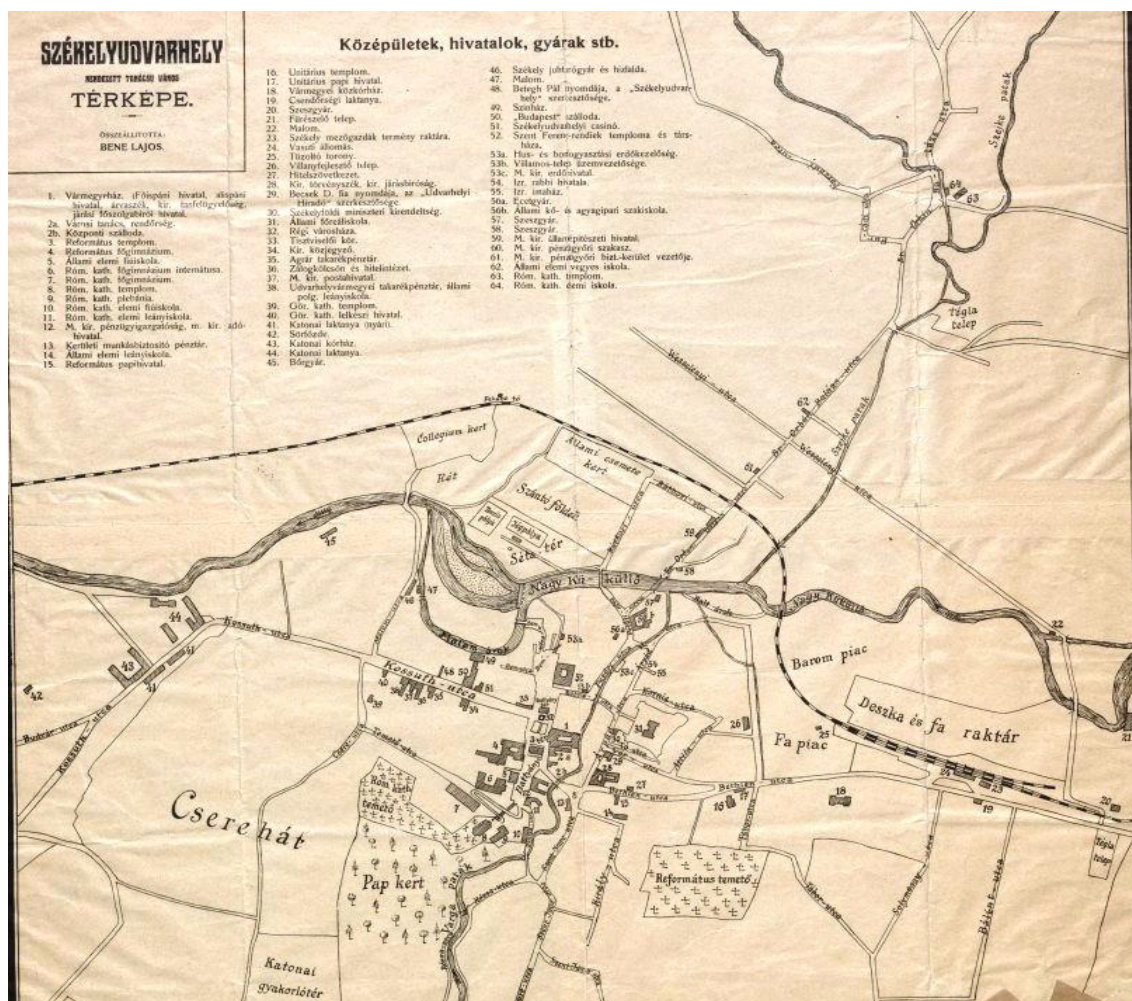
¹⁰²⁴ Nagy Róbert: Székelyudvarhely gazdasági fejlődése a XIX: század végén és a XX. század elején. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok. V.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Csíkszereda, 2006, Hargita Kiadóhivatal. 249. (továbbiakban: Nagy Róbert, 2006.)

¹⁰²⁵ Uo.

¹⁰²⁶ MvKI, 1892. 68.

¹⁰²⁷ Nagy Róbert, 2006. 248.

megérte a két világháborút, de Ugron Gábor bethlenfalvi fűrésztelepét és téglagyárát a Székelyegyleti Takarékpénztár csődbejutásakor elárverezték.¹⁰²⁸



15.ábra. Székelyudvarhely város térképe a 20. század elején.¹⁰²⁹

A fenti várostérképen jól látható, hogy a vasútállomás körüli területen a fent említett ipari létesítmények mellett megtalálható a város fa és deszka raktára, a szarvasmarha piac, a fa piac, a tűzoltó torony, szeszgyár, és a csendőrségi laktanya. A térképen nincs feltüntetve, de Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentéséből tudjuk, hogy az 1895-ben az állomás közelében Bethlenfalván Haurik Alfréd létesített sörgyárat.¹⁰³⁰ A város villanytelepe 1908-ban pedig szintén az állomás közelében létesült. A település történetében jelentős napnak számított 1908. május 24. amikor első ízben gyúltak ki a várost megvilágító

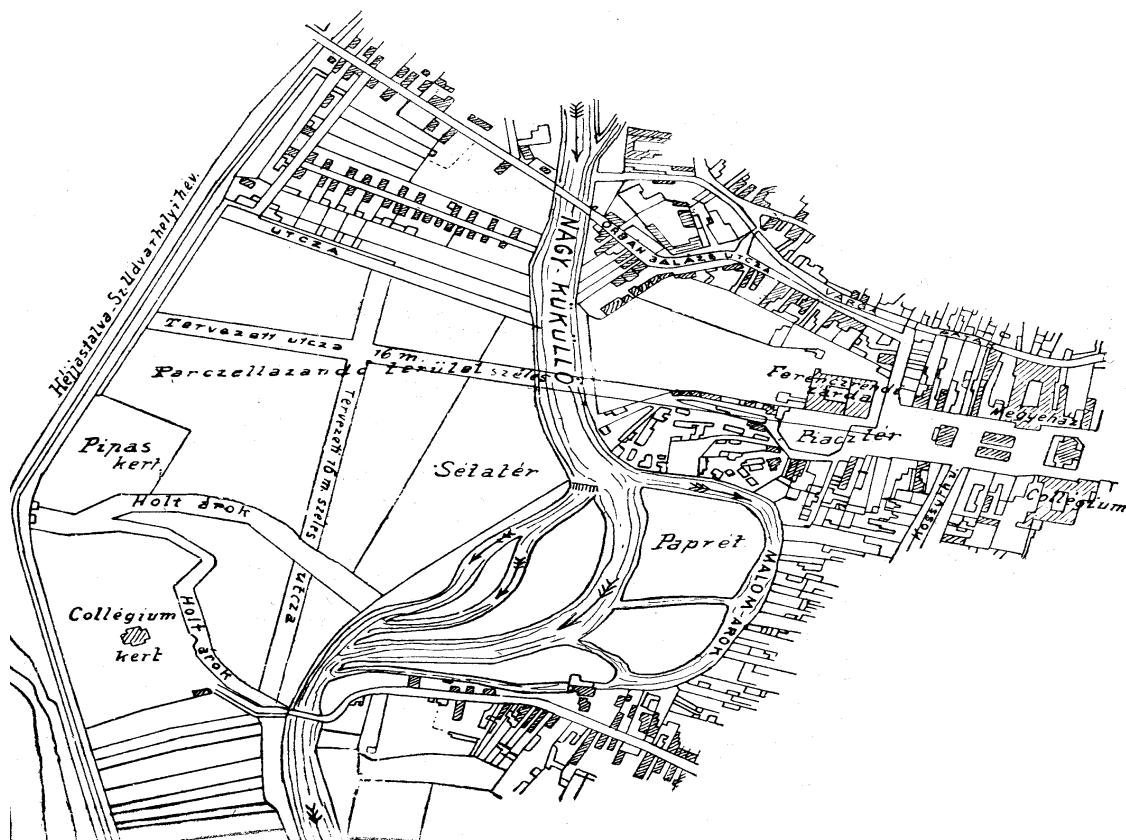
¹⁰²⁸ Uo.

¹⁰²⁹ Országos Széchenyi Könyvtár. Térképtár, ST, 66. TM 314.

¹⁰³⁰ MvKI, 1896. 86.

„izzólángok” és az ívlámpák.¹⁰³¹ A vasúti állomás épületébe az elektromos áramot csak 1911-ben vezették be.¹⁰³²

Több évszázadon keresztül Székelyudvarhely és a szomszédságában található Szombatfalva közti határt a Nagy-Küküllő és annak mellékágai képezte. A várost és a falut az Orbán Balázs utca kötötte össze, és ezt az utcát használta a Marosvásárhely irányába történő személy- és teherforgalom.



16. ábra. Székelyudvarhely városrendezési tervrajza 1910-ből.¹⁰³³

Szombatfalva 1895-ben csatlakozott a városhoz, a következő években a város vezetősége igyekezett a Nagy-Küküllő és a vasútvonal közti területet hasznosítani. Ezen a területen alakult ki a 20. század elején a város sétateré, sport pályái. Parcellázták a fentmaradó területet és elkezdődött egy városi tisztviselőtelep kiépítése. A városközponttól Szombatfalva irányába új utat nyitottak és vashíd épült a Nagy-Küküllőn. Az új útnak a forgalom előtti megnyitására azonban csak 1915 júliusában került sor.¹⁰³⁴ Lehetővé vált, mint ahogy az alábbi

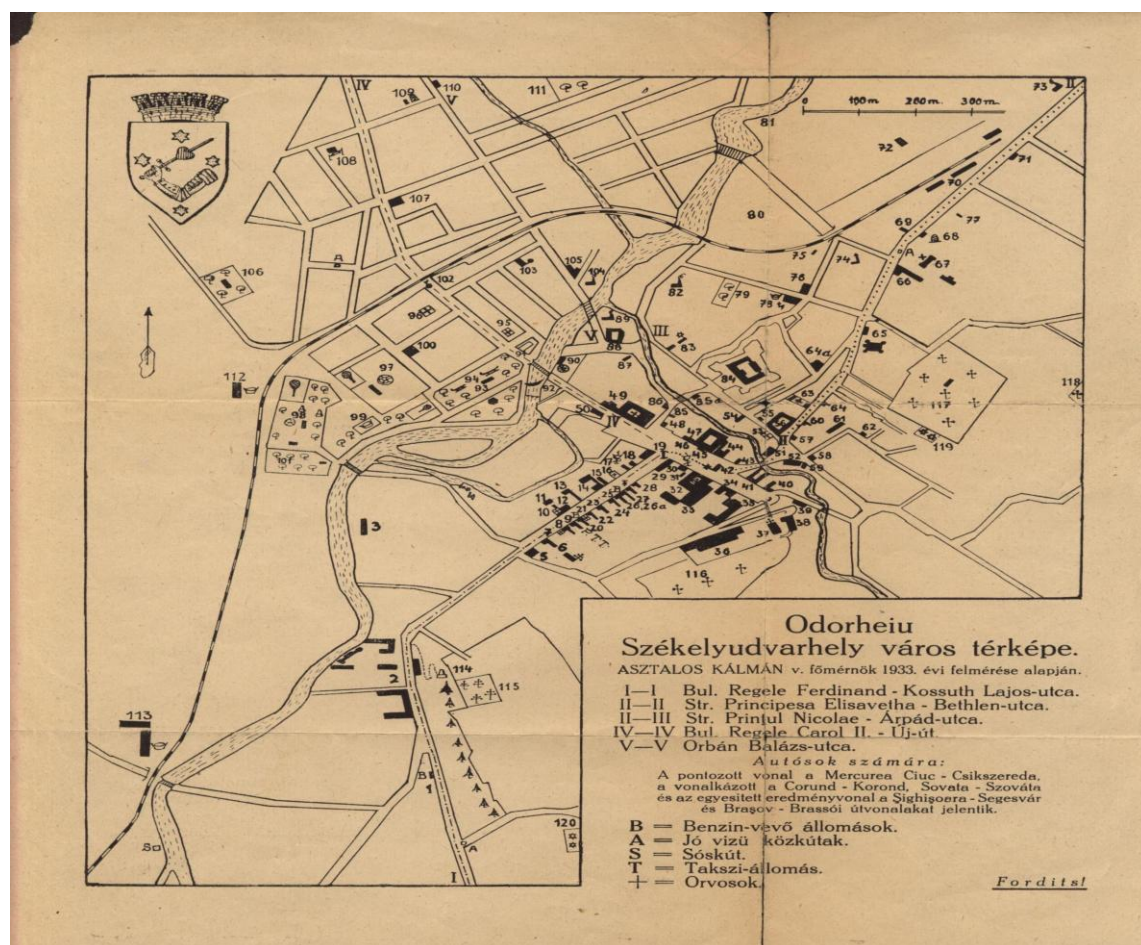
¹⁰³¹ Péter Attila: *Volt egyszer egy villanytelep. A székelyudvarhelyi villanytelep története.* Székelyudvarhely, 1998, Infopress. 28.

¹⁰³² Uo. 31.

¹⁰³³ Az új Székelyudvarhely=*Udvarhelyi Híradó*, XIII. évf. (1910. július 10.) 29. sz.

¹⁰³⁴ Vofkori, 1998. 39.

térképen is láthatjuk a szombatfalvi Alsó-Rét telkesítése, a város nyugati irányú terjeszkedése pedig nagyobb lendületet vett.



17.ábra. Székelyudvarhely város térképe 1933-ban.¹⁰³⁵

Az 1933-ban készült térképen látható, hogy a vasútvonal egy részét és az állomás területét a város bekebelezte. Az állomás körüli terület megtartotta ipari jellegét, míg a város „kisállomása” és a központ közti terület teljesen beépült.¹⁰³⁶ A 20. század elején létesített kis vasúti állomás a sínpályát átszelő új út mellett a város terjeszkedését érzékelteti. A székely városok életében a vasút és állomás morfológiai hatásának vizsgálatához újabb kutatásokra

¹⁰³⁵ Bányai János: Odorheiu Székelyudvarhely városa. Székelyudvarhely, 1933. Globus-könyvnyomda. Térképmelléklet.

¹⁰³⁶ A disszertáció témája szempontjából indokolt 1933-as térképen számmal megjelölt létesítmények feloldása: Az állomás környékén: 66. Városháza és rendőrség, 67. Megyei kórház, 68. Lakatos Tivadar méhészete, 69. Hangya raktár, 70. Vasúti állomás, 71. Csendőrség, 72. Fatelep, 73. Szeszgyár és fatelep, 74. Fapiac és tűzoltótorony, 75. Fatelep, 76. Mértékhtelesítő hivatal, 77. Fischer fatelep, 78. Városi villanytelep, 79. Szöllősi faiskolája, 80. Állatvásártér, 81. Strandfürdő, 82. Sörgyár. A vasútvonal és a város központ közti területen: 92. Csolnakázó hely, 93. Sétatér és tenispálya, 94. Korcsolyapálya, 95. dr. Vánky Kálmán fogorvos, 96. dr. Böhm Jenő városi főorvos, 97. Fotball telep és tenispálya, 98. Kollégiumkert és tenispálya, 99. Uszoda, 100. Székelység szerkesztősége, 101. Kertésztelep, 102. Vasúti megállóhely, 104. Szöllősi szeszgyár, 105. Szöllősi szeszüzlet irodája, 107. Állami óvoda, 112. Feketevíz fürdő, 113. Fernengel-féle sósfürdő és vendéglő. (Uo.)

van szükség. Látható azonban, hogy mindegyik vasútállomás a város peremterületén helyezkedett el, részben a telek kisajátítások könnyebbége, részben a vasút tovább folytatásának terve miatt. A lassan terjeszkedő székely városok, a gazdasági okok miatt is csak fokozatosan a 20. század közepére kebelezik be a peremterületükön létező állomás térségét.

A székely társadalom az első általános sztrájk hatásával is a vasút által ismerkedett meg. A vasút előnyeire, kényelméhez hozzászokott magyar társadalom először tapasztalhatta meg, hogy milyen fontos szerepet tölt be a vonat a mindennapi életben. A vasúti alkalmazottak már évek óta követelték a béremelést, közalkalmazotti státusuk megerősítését és az előrelépési lehetőségek korlátozásának feloldását. Az 1904-es költségvetésbe nem foglalták bele a vasutasok fizetésemelését, nem lett tisztázva, a vasutasok közalkalmazottak-e vagy egy vállalat, a MÁV dolgozói.¹⁰³⁷ A vasutasok 1904. április 20-ra Budapesten országos vasutas gyűlést terveztek. A rendőrség azonban megtiltotta a gyűlés megtartását. Ennek eredményeként 1904. április 19-én este kitört a vasutas sztrájk, minden vonatközlekedést meghatározatlan időre leállítottak.¹⁰³⁸ A kormány csak a munka felvétele után volt hajlandó a vasutasokkal tárgyalni. Miután erre nem került sor, Tisza István miniszterelnök javaslatára az uralkodó hadiparancsot adott ki 1904. április 22-én. A katonai behívók megtették hatásukat. A vasutasokat, mint tartalékosokat beosztották saját munkahelyükre. A sztrájk hat nap után megszűnt és ismét beindult a vasúti forgalom az ország területén.¹⁰³⁹

A székely társadalom értetlenül nézte a vasutas sztrájkot, amelynek fontosabb pillanatait a helyi sajtón keresztül követhette végig. A helyi sajtó legtöbb esetben a kormány sztrájkellenes hangulatát tolmácsolta az olvasó irányába. A székely vonalakat és állomásokat, hasonlóan az ország más vasútjaihoz, katonaság szállta meg. A forgalom azonnali beindítása több helyen nem sikerült, mert a vonatvezetők a mozdonyok legfontosabb műszaki kellékeit leszerelték és elrejtették. A székelyudvarhelyi állomáson a következő kép fogadta az érkezőt. „A kormos személyszállító kocsik, mozdonyokkal együtt elhagyatva állnak a pályaudvaron. Alig egy-két ember lézeng a pályaudvarnak környékén kiket a kíváncsiság csalt ide.”¹⁰⁴⁰

A vasutassztrájknak köszönhetően átmenetileg a postakocsik napja ismét felvirradt. „Éppen másfél évtized előtt mikor még Brassónál kezdődött a világ vége s a Székelyföld csak postakocsin juthatott közelebb a civilizációhoz. (...) Milyen várakozással lestük Földvár,

¹⁰³⁷ Majdán, 2010. 115.

¹⁰³⁸ Uo

¹⁰³⁹ Uo. 117.

¹⁰⁴⁰ A vasúti állomáson=Udvarhelyi Híradó, VII. (1904. április 24.) 17. sz.

Brassó felől napjában egyszer érkező postakocsit, ahhoz képest megszokott és közönséges dologgá vált a vasúti vonat érkezése a miből három irányból oda és vissza kétszer, három ízben is volt részünk naponta volt. De szerda óta megszűnt a kényelem, oda a büszke gyorsaság s a világ visszaesett a delizsáncz elfeledett korszakába.”¹⁰⁴¹

A sztrájk a helyi iparosoknak és kereskedőknek jelentős károkat okozott, több helységben a lakosság hangulata a vasutasok ellen fordult. Az alapélelmiszer biztosítása érdekében a kereskedelemügyi miniszter elrendelte az április 24-re eső vasárnapon a munkaszünet felfüggesztését és engedélyezte az élelmiszerszállítást a közutakon, valamint azok árusítását a piacokon és az üzletekben.¹⁰⁴² A kormány az uralkodó beleegyezésével elrendelte, hogy a vonalakat a katonaság szállja meg. A katonák megérkezését a vasút mentén élő lakosság örömmel fogadta, a forgalom mielőbbi elindulását várták tőlük. A sepsiszentgyörgyi *Székely Nemzet* a következőket írta. „Nagy örömet okozott este a katonai vonat megérkezése, s bár szokatlan dolog, hogy katonák vezessék a vonatot. (...) megjöttek a várva-várt lapok össze-visszaságban április 20. óta felgyülemlett levelek, újságok ölszámra heverték és vártak a széthordásra.”¹⁰⁴³

Az 1904-es vasutas sztrájkot a közhatalom erőszakkal letörte, de hatására az állam kénytelen engedményeket tenni a vasutasoknak. Megalakulnak a vasutas dolgozók klubjai, pihenőházai, könyvtárai, segélyszervezetei. A sztrájk egyik kézzelfogható eredménye az új vasúti pragmatika megalkotása 1907-ben. Teljesült a vasutas társadalom több fontos követelése: a munkavállalók nem voltak kiszolgáltatva ettől kezdve a mindenkori pénzügyi helyzetnek vagy a miniszter személyének. Sikerült rögzíteni a vasutasok jogait és azt a tényt, hogy közhivatalnokok. Rendeződött a vasutasok fizetése, előlépési módozatai.¹⁰⁴⁴

A vasutasok a városi polgárság, a vidéki társadalom elismert tagjai voltak. A vasúti csomópontokon, ahol nagyobb számú vasutas tartózkodott, estélyeket, bálokat, klubokat szerveztek. Brassóban például 1892-ben tekepályát létesítettek a vasúti állomás mellett.¹⁰⁴⁵ A vasúti társadalom tagja csak írástudó, feddhetetlen életű személy lehetett. Az altiszti állásokra 4 középosztály, a hivatalnoki állásoknál érettségi, illetve egyetemi képzettség szükségeltetett. Az egyenruhás vasutas a település irigyelt tagjává vált, aki minden évben munkaruhát kapott, állandó fizetéssel rendelkezett, utazási kedvezményben részesült, szolgálati éveinek letöltése után nyugdíjba vonulhatott. A vasúti tisztviselők kiváltságaikra és iskolázottságukra büszkék

¹⁰⁴¹ Tra-ra a posta jő=*Székely Nemzet*, (1904. április 23.) 59. sz.

¹⁰⁴² A sztrájk és a vasárnapi munkaszünet.=*Maros-Torda*, V. (1904. április 28.) 17. sz.

¹⁰⁴³ Járnak a vonatok=*Székely Nemzet*, (1904. április 27.) 61. sz.

¹⁰⁴⁴ Majdán, 2010. 120.

¹⁰⁴⁵ Tekepálya felszentelés=*Brassó*, VIII. (1892. június 25.) 76. sz.

voltak. Felháborodtak például 1906-ban a szászrégeni vasúti tisztviselők azon, hogy az újonnan megnyílt Görgény-völgyi iparvasút személyzete hasonló egyenruhát visel, mint ők. „*Sipka, zubbony, nadrág, köpeny, szolgálati öv és a jelvények mindenben megegyeznek ezekkel. Pedig mily óriási különbség van a két vasút alkalmazottjai között. A m. á. vasútnál nyugdíjképes, tanult, diplomás emberek, amannál pedig írást alig tudó, kerges tenyerű atyafiak vannak alkalmazva, akiket mint embereket szeretet érdemel ugyan, de mint vasutasokat csak daroc köpeny, s nem pedig arany- és ezüstsínóros egyenruha.*”¹⁰⁴⁶

Szükséges kiemelni, hogy a vasút pozitívan hatott a települések kulturális életére. A Magyar Keleti Vasút kiépítését követően a könnyebben megközelíthető székely fővárosban mindennapossá váltak a színházi előadások és olyan kiváló színészek léptek fel Marosvásárhelyt, mint a nagygalambfalvi származású Feleki Miklós és felesége Munkácsy Flóra, vagy Jászai Mari. Egyre gyakrabban érkeztek színészek a most már pár órai vonatozásra zsugorodó Kolozsvárról. Természetesen a közlekedés modernizálása nemcsak a tényleges értékeket képviselő kulturális intézmények mozgását könnyítette meg, hanem mindenféle egzotikusnak vagy furcsának tűnő társulatok és kétes egzisztenciájú személyek utazását is. „*A vasutunk megnyíltával reánk rohant egy tömeg sípladás, utcai hárfás, késnyelő s több mindenféle szemfényvesztő.*”¹⁰⁴⁷ - írja a marosvásárhelyi *Székely Hírlap*. A városban 1873 októberében egy japán társulat tartott gimnasztikai előadást,¹⁰⁴⁸ ez egyben azt is jelezte, hogy a város a vasút által most már a világ bármilyen szolgáltatása előtt nyitottá vált.

A székelyföldi városok egy része, mint Marosvásárhely, Sepsiszentgyörgy vagy Csíkszereda vasúti csomópontokká, csatlakozó állomásokká váltak. Állomásaik ténylegesen a település kapui lettek. Ezzel szemben Székelyudvarhely vagy Kézdivásárhely vasúti végállomások maradtak. Székelyföldi települések történetében a vasútépítésekkel párhuzamosan jelentős fejlesztésekre került sor. Városrendezési munkálatok által új utcák nyíltak, aszfaltozták a települések legfontosabb útvonalait, járdák, sétányok, parkok létesültek. Egyre nagyobb figyelmet fordítottak a higiéniai követelményekre, a közterületek tisztaságára, kihelyezték a város szélére a vágóhidakat és állatvásárokat. A 20. század első évtizedében a székely városokban kiépült a villany-, víz- és csatornahálózat rendszer. A székely települések történetében, mint ahogy láthattuk vasút meghatározó szerepet tölt be a modernizációs és urbanizációs folyamatok elindításában vagy felgyorsításában.

¹⁰⁴⁶ A helyi vasutasok és az uniformis=*Marosvölgy*, V. (1906. május 24.) 21. sz.

¹⁰⁴⁷ Színészeink ügyében=*Székely Hírlap*, IV. (1872. február 17.) 14. sz.

¹⁰⁴⁸ A japáni társulat=*Székely Hírlap*, V. (1873. október 22.) 83. sz.

IV. 5. Utazás a gőzparipán

A 19. század elején még kevesen ismerték az utazás örömét. A társadalom elsőprős többsége szülőföldjén élte le életét és csak a közvetlen környezetét ismerte. Az emberi haladás maximumát a ló sebessége képezte. Az első magyar vasútvonalon Pest és Vác között utazó legények meg is dicsérték a vonat gyorsaságát pedig „*ló sincs fogva*” eléje.¹⁰⁴⁹ A vonat megjelenése egy csapásra felborította az addig megszokott tér-, sebesség- és időkorlátokat.

A székely társadalom közembere a szomszédos nagyobb városokban, mint szolgáló, cseléd vagy katona találkozott a gőzmasinával. Az építkezést, a menetrend szerint induló vasúti közlekedést felfokozott várakozás előzte meg. A vasút megnyitása mindenütt valóságos népi ünnepély közepette ment végbe. A Tövis–Székelykocsárd–Marosvásárhely vonal átadásáról a következőt írta a Marosvásárhelyen megjelenő *Erdély*: „*Mielőtt az első rendes vonat megérkezett volna Fehérvárról a város képviselői és többen a vonat elé mentek egészen Nyárádtóig hol a vasúti hivataloktól meglepetten gazdag villás reggelivel fogadtattak. A vonat délután negyed 1-re érkezett Vásárhelyre. A mozdony homlokzata büszkén mutogatta az ország címerét és a háromszínű lobogóját, a vonat közepén pedig a város szép zászlaja lengett. A jötteket az éljenzés örömszövege és a tarackok dörgése üdvözlé.*”¹⁰⁵⁰

A székelyföldi vasutak megnyitásánál a kormány magas szinten képviseltette magát. Jelen voltak a helyi politikai elit kormánypárti és ellenzéki tagjai, a vállalkozók, az építést irányító mérnökök, a település apraja-nagyja. A székely városok állomásához megérkező ünnepelő vonat történelmi pillanatát a helyi fotográfusok igyekeztek megörökíteni. „*Néhány jóvérű amateur fényképész tízféle változatban örökítette meg a hullámszó sokaságát, sőt egy, a veszteglő vonat egyik első osztályú kupéja tetején állította fel gépét a közönség nagy hahótája között.*”-tudósít a Gyergyó című hetilap a Gyergyószentmiklós–Déda vonal megnyitásáról.¹⁰⁵¹

Az ünnepelő vonattal érkező kormány képviselőit diadalkapuvál, Rákóczi indulóval, hangzatos beszédekkel köszöntötték az ünnepelőbe öltözött helyi előjárók. Szinte minden beszédben előfordulnak a megszokott szófordulatok: „*nyugati nagy civilizáció kapui a mai napon megnyíltak valahára mi előttünk is*”, „*évszázadok szenvedéseinek szakadatlan küzdelmének kiérdemelt jutalmát veszi el ma ősz székely városunk*”, „*a mai nappal többé nem vagyunk elhagyatottak, a világtól elzártak mint valánk*”. Az ünnepi beszédekben a vasút, mint a civilizációs vívmány legjelentősebb termékeként jelenik meg. A vonat, a modern világ,

¹⁰⁴⁹ Pesti váczi vas út=*Erdélyi Híradó*, (1846. július 26.) 164. sz. 474 o.

¹⁰⁵⁰ E hó 20-án vasutunk átadatott=*Erdély*, I. (1871. november 23.) 39. sz.

¹⁰⁵¹ A Gyergyószentmiklós–dédai vasút megnyitása=*Gyergyó*, IX. (1909. október 31.) 44. sz.

haladás, gyorsaság szimbólumaként tűnt fel. A székely települések már rég megérdemelték volna, hogy részesüljenek a civilizáció vívmányaiból, a kormány tehát egy adósságot is törleszt irányukban, hogy engedélyezte az illető vonal megépítését. A beszédek sokszor a vasútban egy csodatévő eszközt láttattak, amely mint egy varázspálca meg fogja oldani a helyi közösség gondjait. A kormány igyekezett politikai tőkét kovácsolni a köztudottan ellenzékpárti székely lakosság körében. A nagy napot a vasút megnyitásán jelenlévők a város legjobb vendéglőjében fejezték be, ahol pohárköszöntők sokasága hangzott el az uralkodó, a közlekedési miniszter, országgyűlési képviselők, vállalkozók, mérnökök egészségére.

A vasúti forgalom első látható eredménye az információcsere felgyorsulása, a levélváltás idejének lerövidülése. A pesti napilapok már a megjelenésük napján megérkeztek a vasúti állomásokra. A gyorskocsik, postakocsik eltűntek a vasút által érintett települések útjairól. *„A Biasini gyorskocsija e hó 19-én utolsósor futotta meg Vásárhely és Kolozsvár közti lassúdad pályáját. A postakocsi pattogós lármáját szintén 20-án beszüntette.”*¹⁰⁵² A postakocsik mellett az omnibuszok is egyes helységeken megszűntek. *„A Brassóból a főállomásig és Hosszufaluig járó posta lovas kocsik ideje lejárt helyöket a közúti vonal kocsijai foglalták el. Így járnak a vendéglők kijáró omnibuszai is. Hja! Változik a világ és ebben még a kocsijárás is!”*¹⁰⁵³

A székelyföldi városok, falvak közvetlen összeköttetésbe kerültek a legjelentősebb ipari, kereskedelmi és kulturális központokkal, valamint az ország fővárosával. A vasúti közlekedés sokszorososan lerövidítette a távolságot. Székelyföldről is egy-két nap alatt el lehetett jutni az ország bármely részébe. A vonat a gyorsaság mellett biztonságot és kényelmet is biztosított az utazó közönség számára.

A vaspálya átadása után az érintett települések lakói ki akarták próbálni az új technikai csodát. Petőfi egy egész napon keresztül élvezte a zakatoló vonat száguldását Pest és Vác között. A helybeliek számára igazi ünnepszámba ment az első vasúti utazás. Az átadott vonalat mindenki megcsodálta. A kolozsvári *Ellenzék* 1888-ban a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal átadásakor megpróbálja szemléltetni a helyi lakosságban megmutatkozó kíváncsiságot.

„Minden állomáson nagy tömeg várta. A székely asszony megfogta az ura kezét.

- Hallja kend apjok, üljünk fel egy kicsit a vasútra.

- Vak apád! Hadd próbálja más.

- Egy futamodásnyira bár édes emberem.

- Üm, hátha elromlik a masina?

¹⁰⁵² A Biasini gyorskocsija=Uo.

¹⁰⁵³ A Brassóból a főállomásig=Brassó, VIII. (1892. március 15.) 32. sz.

- *Jaj lelköm Gábor úr csinálta azt.*

- *No, no!*

Ez annyit tesz, hogy legyen meg a te akaratod és kézen fogva járulnak a pénztárhoz.

- *Bilétet istállunk Udvarhelyig.*

A gazda megrántja az asszonyt.

- *Csak egy futamodásnyit mondtál.*

- *Annyi lelkem gazdám csak. Hiszen úgy megyünk mint a pereszlen.*

A gazda csendesen mormolja: Még is hunczut a német, máskor egy félnap kellett!

E jelenet megismétlődik minden állomásnál zsúfolásig telnek a kocsik s a masina nagy füst felleget fúj a csendes székel völgyekbe. A mezőn foglalatostkodó átkiált a szomszéd földre:

- *Érzik-e kendétek!*

- *Mit koma?*

- *A vasút füstjét.*

- *Már hogy ne. Ahajt megyen né. Katona koromba sem láttam különbet. Alig várom, hogy bele üljek.*¹⁰⁵⁴

A kolozsvári *Kelet* szerkesztője a Tövis–Marosvásárhely vasút megnyitása után rövid idővel beutazta a vonalat és utazási élményét megosztotta az olvasó közönséggel. „Ami magát az utazást illeti: a személykocsik I. és II. osztályú coupéi oly ízléssel, csínnal, kényelemmel vannak berendezve, hogy azok a legkényesebb ízlést is méltán kielégíthetik. A III. osztályú kocsik is még mindig elég kényelmesek arra, hogy az erdélyrészi kevésbé módos, közép és polgárosztálybeli utasok által túlnyomóan vétessenek igénybe, sőt a IV. osztályú kocsik ellen melyek kivétel nélkül üvegablakkal vannak ellátva sem lehet kifogása a szegényebb munkások és napszámosoknak.”¹⁰⁵⁵ Az újságíró kitért a hiányosságokra is. Az I. és II. osztályú várótermek a téli időszak alatt fűtetlenül s bezárva álltak, ezért a III. és IV. osztályú egyesített váróhelyeket lehetett csak igénybe venni „sokszor igen ronda passagierjei között.”¹⁰⁵⁶ A másik hiányosság, ami egyben a vasúttársaságnak is gondot okozott, a vonatok fűtése téli időben. A marosvásárhelyi vagy a gyulafehérvári állomáson meleg vízzel telt pléhszelencéket helyeztek el tarka szőnyegbe burkolva a vagonokba, de azok rövid egy óra alatt kihűltek és az utas hidegben folytatta az utazást egészen a célállomásig. A kocsik oldalfeljárósak voltak, egyik fülkéből a másikba csak a külső lépcsőn lehetett eljutni, ami mozgásban lévő kocsi esetében veszélyes vállalkozás volt. A kocsik korszerű fűtését és világítását csak az 1860-as évek végétől sikerült megoldani. Komoly gondot jelentett a WC kérdésének megoldása,

¹⁰⁵⁴ Székely vasút=*Ellenzék*, IX. (1888. március 20.) 67. sz.

¹⁰⁵⁵ Vasúti élmények és tapasztalatok=*Kelet*, II. (1872. január 18.) 13. sz.

¹⁰⁵⁶ Uo.

kezdetben csak a pályaudvarokon volt WC lehetőség. Később a poggyázkocsikon helyezték el mellékhelyiséget, de komoly próbatételt igényelt az illető kocsiig való eljutás. Az 1870-es években megjelentek a fűtéssel és mellékhelyiséggel rendelkező személykocsik. A nagyobb sebesség miatt nem volt lehetséges már a külső átjárás.¹⁰⁵⁷ A 19. század végétől a nagy távolságokra étkező- és hálókocsik álltak az utazók rendelkezésére.

Dohányozni az I. osztályú kocsikban csak az összes utazó belegyezésével lehetett. Minden vonaton voltak nem dohányzó szakaszok is.¹⁰⁵⁸ Az 1904-ben hozott rendelet további szigorításokat tartalmazott, megtiltotta a dohányzást a vasúti várótermekben és több vagon, illetve fülkét tartottak fent a nem dohányzók részére.¹⁰⁵⁹ A vasúti előírás szerint a magányosan utazó nők kérhették, hogy lehetőleg csak nőkkel együtt utazzanak. A vonatokon külön női szakaszokat tartottak fent.¹⁰⁶⁰ Kutya vagy más állatok szállítása csak ketrecben történhetett, külön jegyvásárlás ellenében. A fülkébe pedig csak annyi csomagot lehetett bevinni, amennyi az utazó feletti podgyásztartóban elfért.¹⁰⁶¹ A vonaton való utazás tömeges elterjedésével párhuzamosan illemtankönyvek, irodalmi művek, sajtóhírek, turista könyvek látták el az utazókat hasznos tanáccsal, hogy hogyan kell viselkedni a vonaton, mire kell figyelni, mekkora csomagot érdemes vinni hosszabb utazásra vagy esetleg hogyan lehet megszabadulni a kellemetlen útítárstól.

A vasúti utazás általánossá válásával megjelentek a panaszok is. Az erdélyi sajtó több esetben beszámolt az utazó közönség panaszairól. A 70'-es években Székelykocsárd–Marosvásárhely vonal igazi végvonali hangulatát idézte. A vonatok többször késtek, előnytelen volt a csatlakozás a nagy városok és a főváros irányába. „(...) a Magyar Keleti Vasút Igazgatósága nappali közlekedéssel akar az utazóknak kényelmet nyújtani. A nappali közlekedés annyival kívánatosabb lenne, mivel nappal a kitört ablakú coupéban is kellemesebb utazás esik, mint az éjjeli ép ablakúban, hát még éjjel utazni kitörött ablakoknál.”¹⁰⁶² Az utazási körülményekre való panaszok a későbbiekben is több alkalommal előfordulnak a székelyföldi újságok oldalain. Az 1907-ben megnyitott Gyergyószentmiklós–Madéfalva vonalon közlekedő kocsikról a helyi lap a következőket írta. „Rozoga ókori kocsik közlekednek. Ablaktányérok, lámpák, ajtók hiányosak, rosszulzárnak, szíjjak helyeit jelzik a kiálló szegmaradványok, arról pedig, hogy tisztogatni is szokták volna a kocsikat nincs

¹⁰⁵⁷ Komoróczy István: A magyarországi vasúti kocsik fejlődésének története 1836 és 1875 között. In: *Magyar Vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig.* (főszerk. Kovács László) I. köt. Budapest, 1995, Közlekedési Dokumentációs Rt. 339.

¹⁰⁵⁸ Kalauzok, 1894. 7.

¹⁰⁵⁹ Újítások a vasúton és postán=Maros-Torda, V. (1904. április 14.) 15. sz.

¹⁰⁶⁰ Kalauzok, 1894. 6.

¹⁰⁶¹ Uo. 11.

¹⁰⁶² Úgy halljuk=Székely Hírlap, VI. (1874. január 24.) 7. sz.

*alkalmunk meggyőződni.*¹⁰⁶³ A magyar vasúthálózat peremén elhelyezkedő székelyföldi vasútvonalakra az ünnepélyes megnyitást követően vagonhiány miatt sok esetben más vonalokról már leutazott vagy felújított kocsik kerültek. A peremvonalak megnyitását követően még évekig nélkülözték a kor modern vasúti kocsijait.

A legtöbb panasz az előnytelen vasúti csatlakozásra érkezett. Marosvásárhelyről az előnytelen vasúti csatlakozás és menetrend miatt az 1870-es években egy nap alatt nem lehet megjárni Kolozsvárt, de még a közeli Marosludast sem. *„A keleti vasút igazgatósága azt hiszi talán, hogy mi vásárhelyiek az éj sötétkedvelő madarak, baglyok vagyunk, hogy éjnek idején utazzat bennünket a vasúton. Ezennel tudatjuk, hogy mi nem félünk a világosság sugaraitól, amiért nagyon jól tenné, ha egy nappali vonatot is rendezne legalább innen Kolozsvárig. A vasúti pénztárba is ez által több picula vándorolna, mert mi tudunk több helybéli és vidéki hazafit, akik ha Kolozsvár felé kell utazniuk örömetesebb utaznak fogadott szekérrel, mint vasúton, hogy az éjjeli alkalmatlanságokat kikerüljék.*¹⁰⁶⁴ Az előnytelen vasúti menetrend és csatlakozás miatt a vasút megnyitása után is sokan még szekérrel utaztak Kolozsvárra vagy a közeli településekre. A keleti vasútvonal államosítását megelőzően több ízben panasz tárgyát képezte, hogy a személyvonatok sok esetben árut is szállítottak, ezért egyes állomásokon akár fél órát is vesztegelt a vonat.¹⁰⁶⁵ A vasúti utazás Marosvásárhelyről némileg normális kerékvágásba terelődött, miután 1874-től nappali vonatok is közlekedtek Gyulafehérvár és Kolozsvár irányába.¹⁰⁶⁶

A menetrenddel kapcsolatos bírálatok újra és újra előbukkantak a székelyföldi sajtóból, a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara éves jelentéseiből. A helyi érdekű szárnyvonalak esetében komoly gondot jelentett a fővonal menetrendjéhez való kapcsolódás. A székelyföldi utazó közönség a székelykocsárdi, balázsfalvi, héjjasfalvi majd később segesvári, madéfalvi, sepsiszentgyörgyi, brassói állomásokon több órát kellett eltöltsön, hogy tovább tudjon utazni az erdélyi nagyvárosok irányába vagy a zsákutcában végződő székely helyi érdekű vasutak állomásaira.

Az Udvarhely vármegyei vicinális esetében többször kérelmezték egy harmadik vonatpár beindítását, a vonatok sebességének fokozását, a vegyes vonatok megszüntetését.¹⁰⁶⁷ Az udvarhelyi sajtó több esetben vicclapokban illő kis tudósításokat közölt a székely gőzös gyorsaságáról. *„A mi kedves vonatunk minden alkalmat felhasznál, hogy nagyokat fűtyüljön.*

¹⁰⁶³ Vasutunk=Gyergyó, VIII. (1908. január 5.) 1. sz.

¹⁰⁶⁴ Dürückölő=Székely Hírlap, V. (1873. szeptember 17.) 73. sz.

¹⁰⁶⁵ Az utóbbi időben=Székely Hírlap, VI. (1874. március 14.) 21. sz.

¹⁰⁶⁶ A Magyar Keleti Vasút menetrendje=Erdély, IV. (1874. augusztus 27.) 35. sz.

¹⁰⁶⁷ A helyi érdekű vasút menetsebessége=Udvarhelyi Híradó, V. (1902. február 16.) 7. sz.

Különben is azt hiszi a vasúti közlekedésről, hogy nem áll egyébből mint sípolásból és késésből. Amiért a nagy vasutak néha füttyölnek és néha késnek, a madzagvasutak mindig sípolnak és késnek. A mi vonatunk természetesen nem tud kisiklani, mert csak cammog, zakatol és ráz, kegyetlenül ráz. Nem robog, nem megy, csak mászik. Amíg tudniillik a gépész az úton nem fődöz föl biciklistát. Ettől a látványtól elveszti az esztét, megvadul tőle, ő maga is, a gép is. Kiforgat minden befelé forgatandó csavart ... rárak a tűzre minden szenet, keresztet vet és kiindítja a masinát. A szekértől eltűri, hogy eléje jusson, a csordától eltűri, hogy mellette cammogjon, s talán elállja útját, a gyalogostól nem bánja, hogy utasaival az ablakon keresztül az időről és a vetések állásáról társalogjon, csak a biciklistának nem bocsájta meg, hogy nálanál gyorsabban jár. ... Ahol kerékpár akad utitársnak ott megbomlik és gyorsvonattá lesz. Az utasok arca kiragyog és szóval jellel biztatják a kerékpárost, hogy még gyorsabban. Minél sebesebb a kerékpár annál gyorsabb a vonat, amelyben ágaskodik az ambíció a karikázó láttára.”¹⁰⁶⁸ Az újságíró szemléletesen érzékelteti az udvarhelyi vicinális gyorsaságát. Évtizedek múltán is visszatérő panasz maradt a helyi érdekű vicinálisok menetideje, a döcögő, gyakran késő székely gőzösök.

A székely körvasút első szakaszának megnyitása után a Brassó–Csíkszereda vonalon naponta két pár vonat közlekedett. A szerelvények közel nyolc óra alatt tették meg a két város közti 100 km-es távolságot. Háromszék és Csík vármegye közigazgatási bizottsága kérte a MÁV Igazgatóságát a menetrend megváltoztatására és a Sepsiszentgyörgyi várakozási idő lecsökkentését.¹⁰⁶⁹ A csík vármegyei utasoknak ha Budapestre akartak utazni vagy onnan tértek haza az előnytelen csatlakozás miatt Brassóban 6–8 órát kellett vesztegelniük.¹⁰⁷⁰ A kezdeti vonatközlekedés nem kedvezett a postaszállításnak sem, mert csak délután érkezett meg a vonat Csíkszeredába, amire már kihordták a mindennapi postát, így az érkező szállítmány csak másnap reggel került kihordásra.¹⁰⁷¹ Ez azt a rendellenes helyzetet eredményezte, hogy a Csík vármegyei vasúti közlekedés megindításának évében a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalon és majd innen a kocsiküldőjáratokkal érkező posta korábban érkezett meg a Csíkszeredába, mint vonattal Sepsiszentgyörgy irányából.¹⁰⁷²

¹⁰⁶⁸ *Udvarhelyi Híradó*, V. (1902. május 11.)

¹⁰⁶⁹ A 7612-es vonat reggel 8:50 perckor indult Brassóból és 10:31 perckor érkezett Sepsiszentgyörgyre, ahol bevárta a Kézdivásárhelyről érkező vicinálíst, amely déli 12:15 perckor volt Sepsiszentgyörgyön, így csak délután 13:05 perckor indult tovább a vonat Csíkszereda irányába és 16:30 perckor érkezett a Csík vármegye székhelyére. A másik 7614. számú vegyes vonat délután 14:12 perckor indult Brassóból és 16:12 perckor érkezett Sepsiszentgyörgyre, ahol bevárta a Kézdivásárhelyről érkező vonatot és csak 17:22 perckor indult tovább 20:41 perckor érkezve meg Csíkszeredába. MOL K 229–626 csomó–2 tétel–1897–76456.

¹⁰⁷⁰ Hallatlan postajárat és vasúti mizériák=*Csíki Lapok*, IX. (1897. október 13.) 41. sz.

¹⁰⁷¹ Gidó, 2008a. 125.

¹⁰⁷² MOL K 229–627 csomó–2 tétel–1897–8109.

A csíki utazóközönség azt is nehezményezte, hogy régi, lepusztult kocsikban kénytelen utazni, a vonatok gyakran késnek. A sepsiszentgyörgyi állomásról a vonat Csíkszereda irányába a peron nélküli negyedik vágányról indult, megnehezítve a beszállást. A csíkszeredai állomáson, amely a város peremén helyezkedett el, kezdetben nem voltak hordárok alkalmazva.¹⁰⁷³ A Csík vármegyei utazó közönség részéről visszatérő óhaj volt, hogy a Madéfalva–Gyimes közti vonatok végállomása ne Madéfalva, hanem Csíkszereda legyen. A nem megfelelő csatlakozások miatt még 1913-ban is *„a Csíkszeredából Gyimes-felé és ellenkező irányba utazók a vármegye székhelyétől 9 kilométerre fekvő Madéfalván 1½–2 óráig kénytelenek a csatlakozásra várni.”*¹⁰⁷⁴ Csík vármegye és a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara közbenjárásának köszönhetően 1913. május 1-től a helyi társadalom számára előnyösen módosult a székely körvasút menetrendje. A Gyimes–Madéfalva vonat Csíkszeredáig közlekedett. Közvetlen vonatpár létesült Csíkszereda és Budapest között, a vonat Csíkszeredából reggel 9:52 perckor indult és másnap reggel 5:15 perckor érkezett Marosvásárhely érintésével Budapestre. Az új gyorsvonat párnak köszönhetően Csíkszereda és Budapest közti utazás ideje két és fél órával rövidült le.¹⁰⁷⁵ A helyi közösség nagy örömmel fogadta a menetrendváltozást. *„Május elsejével sok év sérelme orvoslást nyert. Reggel kilenc órakor berobogott az első közvetlen vonat az állomásra. A legújabb típusú gépóriás által vontatott három Pullmann kocsi látványa kellemes érzéseket keltett a megjelentek szívében. (...) Csíkszereda indító állomássá vált, huszonhét vasutas családnak lett állandó lakóhelye.”*¹⁰⁷⁶ A menetrend változás által a vasúti személyzet száma is növekedett és Csík vármegye központja ettől kezdve nem csak egyszerű közbenső, hanem indító állomás lett.

A fentiekből látható, hogy a vasútvonalak megnyitását követően a székely társadalom még mindig a vasúti forgalom perifériáján érezte magát. Körülményes, hosszú, több átszállással együtt járó utazással lehetett Budapestre eljutni. Ez a helyzet a helyi érdekű vasútállomásokon felülő utasok esetében mindvégig fent maradt, míg Csíkszereda csak 1913-tól kap közvetlen vonatpárt Budapestre.

A magyarországi vasutakon a Baross-féle zónatarifa megalkotásáig kevesen utaztak. A menetjegyek drágák voltak. A rövidebb távolságra az utazók inkább a lassúbb, de olcsóbb szekereket használták. A vasúttársaságoknak a személyszállítás veszteséges üzletággá vált. A kor szakemberei a személyforgalom hanyatlásának okát a drága jegyárakban, a vonatok gyér

¹⁰⁷³ A székely vasút állomásain=*Csíki Lapok*, IX. (1897. április 28.) 17. sz.

¹⁰⁷⁴ Vasúti menetrendünk=*Székelység*, IX. (1913. február 1.) 5. sz.

¹⁰⁷⁵ Új vasúti menetrendünk=*Székelység*, IX. (1913. április 20.) 16. sz.

¹⁰⁷⁶ Az első közvetlen vonat.=*Székelység*, IX. (1913. május 4.) 18. sz.

közlekedésében és a hibás csatlakozási rendszerben vélték felfedezni. „A keleti vonal személyforgalmának általában való élénkítése érdekében mindenekelőtt szükséges azon érdektelenség legyőzése, melyet az itteni lakosság nagyjából a vasúton való utazás ellen még mindig táplál.”¹⁰⁷⁷

A magyarországi személydíjszabásban 1889-ig a kilometrikus rendszer volt érvényben. A menetdíjakat a kilométerszámnak és az egy kilométerre eső egységárnak egyszerű szorzata által számolták. A személyforgalom nem volt jövedelmező, a menetdíjak túl magasak voltak, kevesen engedhették meg maguknak, hogy utazzanak. Kezdetben ezen az állapoton nem a rendszert megváltoztató reformmal, hanem az utazás bizonyos nemeinél alkalmazott díjmérséklésekkel próbálkoztak. Ilyen volt pl. a menettérti jegy, a körutazási jegy, a bérletjegy vagy a fürdőjegy. Díjmérséklésekben részesülhettek tanulók, gyűlésre utazó egyleti tagok, kirándulók stb. Ezek az intézkedések azonban ténylegesen nem emelték az utazók számát. A díjszabási viszonyok pedig éppen a különböző kedvezmények következtében bonyolulttá váltak.¹⁰⁷⁸

Baross Gábor felismerte, hogy a teljes tarifapolitika átszervezése által lehet radikális változást elérni. Pontosabban az általános forgalmi igények, a magyar viszonyok és a közgazdasági érdekek szem előtt tartása mellett a menetdíjakat akként kell mérsékelni, hogy annak hatása a lakosság összességére egyformán érvényesülhessen és az útiköltség maximális összege olyképp legyen meghatározva, hogy az a lakosság átlagos fizetőképességét ne haladja meg.¹⁰⁷⁹ A megalkotott zónadíjszabás meghatározott zónákra osztotta az utazási távolságokat. A legkisebb távolságú zóna 5 km volt, a legnagyobb 225 km-nél kezdődött. Összesen 14 vonalszakaszt, azaz zónát állapítottak meg. A legnagyobb árcsökkenést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb vasúti utazásoknál állapítottak meg. 225 km felett mindegy volt, mekkora távot tesz meg az utazó, egyforma menetjegyárak érvényesültek. Így ugyanannyiba került Kolozsvárról felutazni Budapestre, mint Brassóból.¹⁰⁸⁰ A zónadíjszabás bevezetése előtt egy Brassóból Budapestre szóló első osztályú jegy 46,50 forintba került, míg Kolozsvárról szinten Budapestre 26,50 forintba. Az új díjszabás által most mind a két erdélyi városból 9,60 forintért lehetett felutazni a fővárosba.¹⁰⁸¹ Ez jelentős árcsökkenés volt.

A 25 km-nél kisebb távolságú utazás esetében a szomszédos települések közti forgalmat fellendítette az új díjszabás. A Budapesten való átutazásnál a távolságszámítás

¹⁰⁷⁷ MÁV, 1883. 57.

¹⁰⁷⁸ Szekula Gyula: *A vasúti díjszabások és a tarifapolitika alapelemei*. Budapest, 1909, Wodianer F. és Fiai. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 10.) 79–80.

¹⁰⁷⁹ Ujhelyi 1910. 231.

¹⁰⁸⁰ Frisnyák, 2000. 68.

¹⁰⁸¹ A m. kir. államvasutak személydíjszabásának reformja=*Székel Nemzet*, VII. (1889. június 13.) 90. sz.

megszakadt. Ezzel az intézkedéssel Baross, Budapest kereskedelmi, idegenforgalmi helyzetét erősítette meg.¹⁰⁸² A helyi érdekű vasútvonalakon a rövid távolság miatt nem voltak távolsági zónák, csak I–XIII. távolsági jegyek. Ugyanakkor nem mindegyik helyi érdekű vasúttársaság tért át a zónadíjszabásra, egy részük megmaradt a kilométerikus díjszabás mellett. A székelyföldi helyi érdekű vasútvonalak közül a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű részvénytársaság nem tért át a zónadíjszabásra.¹⁰⁸³

Az új zónatarifa rendszer bevezetésére 1889. augusztus 1-jén került sor. A zóna rövid idő alatt közkedvelt lett, Baross számára nagy népszerűséget hozott. Vers, dal született a zónáról, az állomási vendéglőkben megjelent a zónapörkölt nevű étlapi fogás.¹⁰⁸⁴ Brassóban Zóna-bált rendeztek 1890. február 14-én, amelynek azért adták ezt a nevet, mert jóval kevesebb költségbe került, mint a szokásos estélyek.¹⁰⁸⁵ A székelyföldi Előpatakon 1892-ben „Zóna villa” épült. „Ez a villa azért is megérdemli a Zóna elnevezést, mert mérsékelt árakat szab. Ez az egész gyógyhely legszebb és legtisztább épülete.”¹⁰⁸⁶

A sepsiszentgyörgyi *Székely Nemzet* oldalairól a helyi háromszéki lakosság megtudhatta, hogy a jegyek hasonlítanak a régiekhez, csupán csak a felirat más formájú rajta és zóna szerint váltakoznak. A gyorsvonatra, szóló jegyekre hosszszelvényben széles vörös vonalat nyomtattak, a hátsó felén pedig a zóna végállomását és a közbenső határokat tüntették fel.¹⁰⁸⁷ A zónatarifa hatása megmutatkozott, mindjárt a bevezetését követő napokban. A *Székely Nemzet* híradása szerint Brassóból augusztus 1-je óta még nem indult 280-nál kevesebb utassal vonat, pedig korábban alig volt 50 utas egy-egy vonaton.¹⁰⁸⁸ A marosvásárhelyi iparkamara jelentése szerint az utasok számában jelentős növekedés figyelhető meg: 1891-ben 171 849 személy, 1892-ben már 346 163 személy utazott, a kamara területét érintő 169 km hosszú vasútvonalon.¹⁰⁸⁹

Az új zónadíjszabás hatására felélénkült a személyforgalom, az üzleti élet, de fellendült a vasúti járművek gyártása is. Baross Gábor által bevezetett zónatarifán 1896-ban Dániel Ernő kereskedelmi miniszter némi korrigálást végzett. A szomszédos forgalomban addig az állomásokat vették figyelembe a zónák kialakításánál és az első, illetve a második állomásig adtak szomszédos forgalmú jegyet tekintet nélkül a távolságra. Az új zónarendszer szerint a távolság a meghatározó: 1–10 kilométer az első vonalszakasz, 11–15 kilométer a második vonalszakasz, a harmadik 16–20 kilométer. A 20 kilométeren túl fekvő állomások

¹⁰⁸² Frisnyák, 2000. 68.

¹⁰⁸³ Kalauzok, 1894. 15–16.

¹⁰⁸⁴ Frisnyák, 2000. 69.

¹⁰⁸⁵ Zóna-bálok=*Székely Nemzet*, VIII. (1890. február 16.) 26. sz.

¹⁰⁸⁶ Előpatak=*Brassó*, VIII. (1892. július 19.) 86. sz.

¹⁰⁸⁷ A zóna-tarifa a fővárosban=*Székely Nemzet*, VII. (1889. augusztus 4.) 119. sz.

¹⁰⁸⁸ A zónatarifának Brassóban=*Székely Nemzet*, VII. (1889. augusztus 8.) 121. sz.

¹⁰⁸⁹ MvKI, 1892. 171.

már a távolsági forgalom alá esnek. A távolsági forgalomnál megmaradt a 14 zóna. Az első és másodosztályú jegyek árát megemelték.¹⁰⁹⁰ A zóna határa időben 24 órás utazás, kilométer szerint végtelen 16 zónánál található.¹⁰⁹¹

A MÁV vonalain és kezelésében lévő helyi érdekű vasutakon 1912. július 1-én új személydíjszabást vezettek be, amely lényegében visszatért a kilométrikus díjszabáshoz.¹⁰⁹² Az új díjszabás alapján jelentős áremelkedésre került sor, ami hátrányosan érintette a székelyföldi településeket, mint ahogy az alábbiakban is láthatjuk.

Csíkszereda–Székelykocsárd– Budapest 718 km ¹⁰⁹³	II. o. gyorsvonat	<i>Régi jegyár:</i>	<i>Új jegyár:</i>
		20 korona	27,70 korona
Csíkszereda–Brassó– Budapest 794 km ¹⁰⁹⁴	II. o. gyorsvonat	21,80 korona	31,50 korona
Székelyudvarhely– Héjjasfalva–Budapest ¹⁰⁹⁵	II. o. gyorsvonat	21,80 korona	28,20 korona

XI. Táblázat. Vasúti jegyárak székelyföldi városokból Budapestre.

A Csíkszeredából Budapestre utazó személyek a legtöbb esetben kénytelenek voltak a drágább útirányt választani, mert Brassón keresztül Budapestre 19 órát, míg Székelykocsárdon keresztül 22 órát tartott az utazás. Magyarország összes városai közül Csíkszeredából volt a legdrágább az utazás Budapestre.¹⁰⁹⁶ A zónarendszer átalakítása, illetve a menetrend hiányosságai előnytelen helyzetet teremtettek a székelyföldi utazóközönsége számára. Ezen a téren a későbbiekben jelentős változás már nem történt, sőt 1914-től a háborús viszonyok miatt átalakuló vasúti forgalom idején a lakosság áhítozva gondolt vissza a boldog békebeli évek sokat kritizált személyforgalmára.

Mint ahogy az alábbi táblázatokból is látni fogjuk, évente több ezer ember választotta utazási eszközének a vonatot. Az évenkénti ingadozások tükrözik a személydíjszabásokban bekövetkezett változásokat, a gazdasági, politikai válságokat és természetesen a millenniumi emlékév néptömegeinek utazását.

¹⁰⁹⁰ Az új zóna=Székelyföld, XV. (1896. január 30.) 9. sz.

¹⁰⁹¹ Uo.

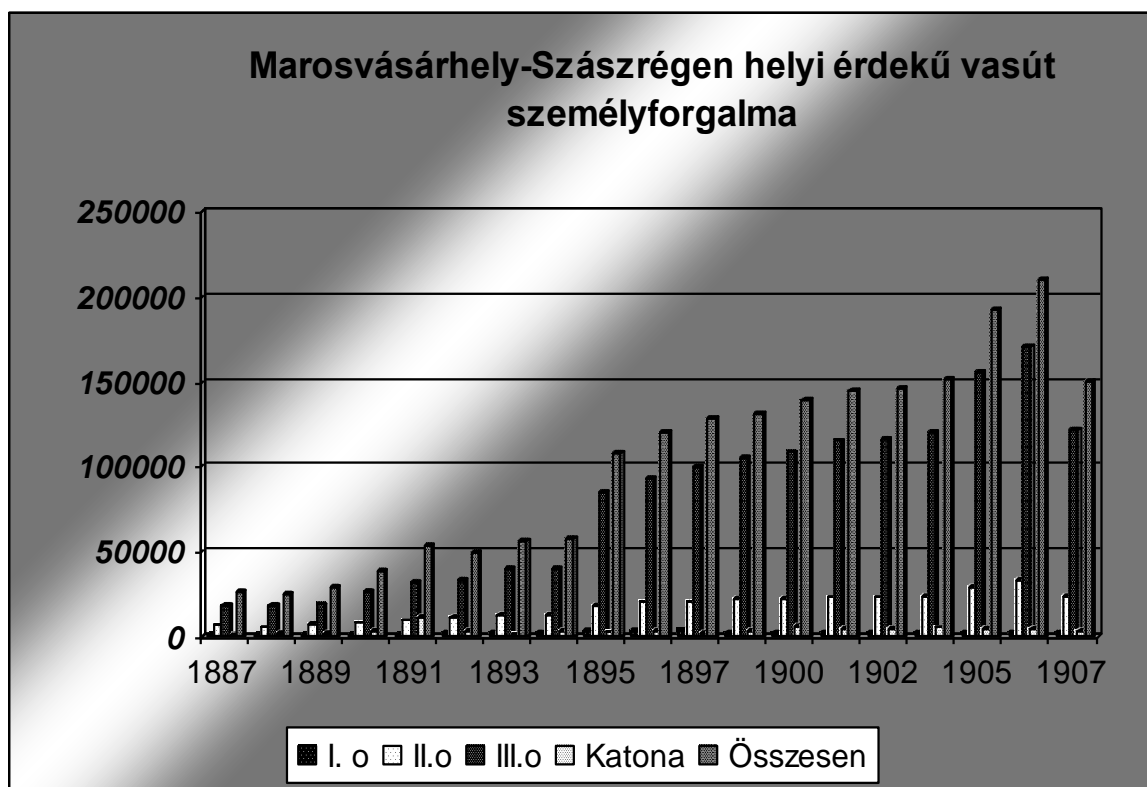
¹⁰⁹² Magyar Királyi Államvasutak 1912. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1913, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. 64.

¹⁰⁹³ Megint a M.á.v.=Csíki Lapok, XXIV. (1912. július 10.) 28. sz.

¹⁰⁹⁴ Uo.

¹⁰⁹⁵ Az államvasutak új díjszabása=Udvarhelyi Híradó, XV. (1912. április 28.) 18. sz.

¹⁰⁹⁶ Megint a M.á.v.=Csíki Lapok, XXIV. (1912. július 10.) 28. sz.



18. ábra. Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.¹⁰⁹⁷

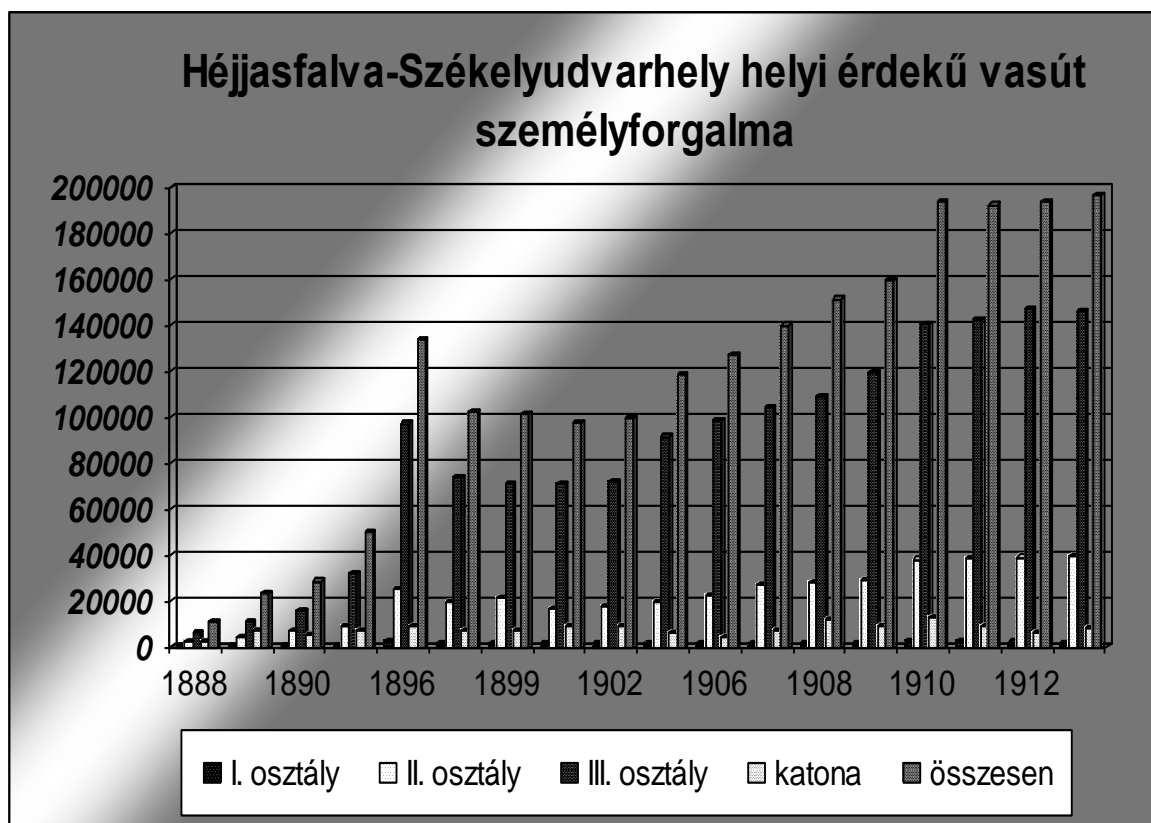
A legkorábban megnyitott székelyföldi vicinális, a Marosvásárhely–Szászrégen utasforgalma 1887-ben 26 375 személyt tett ki,¹⁰⁹⁸ ezzel szemben 1907-ben, mikor a vasútvonal a MÁV tulajdonába került, már 150 322 személy utazott rajta.¹⁰⁹⁹ A vonal személyforgalmának alakulásában 1895-től figyelhető meg emelkedés, az utasok létszáma a korábbi évi 58 149 utazóról 108 282-ra emelkedett.¹¹⁰⁰ A következő években egy folyamatos lassú emelkedés figyelhető meg a vonal megváltásának pillanatáig. A legnagyobb utasforgalom 1905–1906-ban volt, a vicinális megváltása előtti években, ez esetben azonban tekintetbe kell venni, hogy akkor épült a Szászrégen–Déda közti vasútvonal.

¹⁰⁹⁷ MÁV, 1889. 111; MÁV, 1890. 111; MÁV, 1892. 159; MÁV, 1894. 246; MÁV, 1896. 370; MÁV, 18967 435; MÁV, 1898. 522; MÁV, 1899. 516; MÁV, 1901. 518; MÁV, 1903. 556; MÁV, 1904. 564; MÁV, 1906. 594; MÁV, 1908. 610.

¹⁰⁹⁸ MÁV, 1889. 111.

¹⁰⁹⁹ MÁV, 1908. 610.

¹¹⁰⁰ MÁV, 1896. 370.

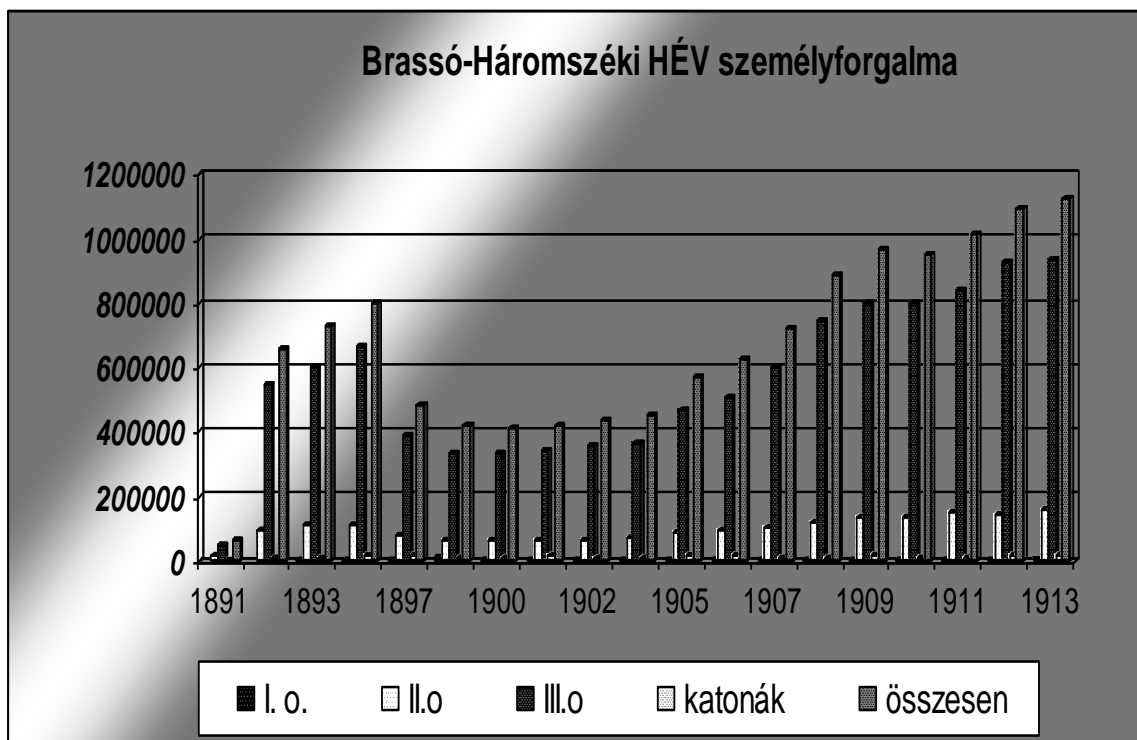


19. ábra Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.¹¹⁰¹

Az Udvarhely vármegyei vicinális személyforgalma jól érzékelteti a korszak személyforgalmi ingadozása. A 19. században a legnagyobb személyforgalom 1896-ban volt, a millennium évében, amikor 133 584 jegyet váltottak.¹¹⁰² A 20. század gazdasági és politikai válságot követően a személyforgalom egyenletesen nőtt, majd az első világháborút megelőző években évente közel 200 000 váltottak jegyet a vicinálison. A Nagy-Küküllő-völgyi vasút személy- és áruforgalmának fejlődését korlátozta a vonal zsákutca jellege. Az utazók nagy része a szomszédos forgalom céljára vette igénybe a vonatot.

¹¹⁰¹ MÁV, 1889. 129; MÁV, 1890. 129; MÁV, 1892. 186; MÁV, 1894. 225; MÁV, 1896. 350; MÁV, 1897. 405; MÁV, 1898. 488; MÁV, 1899. 482; MÁV, 1901. 480; MÁV, 1903. 514; MÁV, 1904. 520; MÁV, 1906. 546; MÁV, 1908. 562; MÁV, 1910. 596; MÁV, 1911. 600; MÁV, 1913. 682; MÁV, 1914. 202.

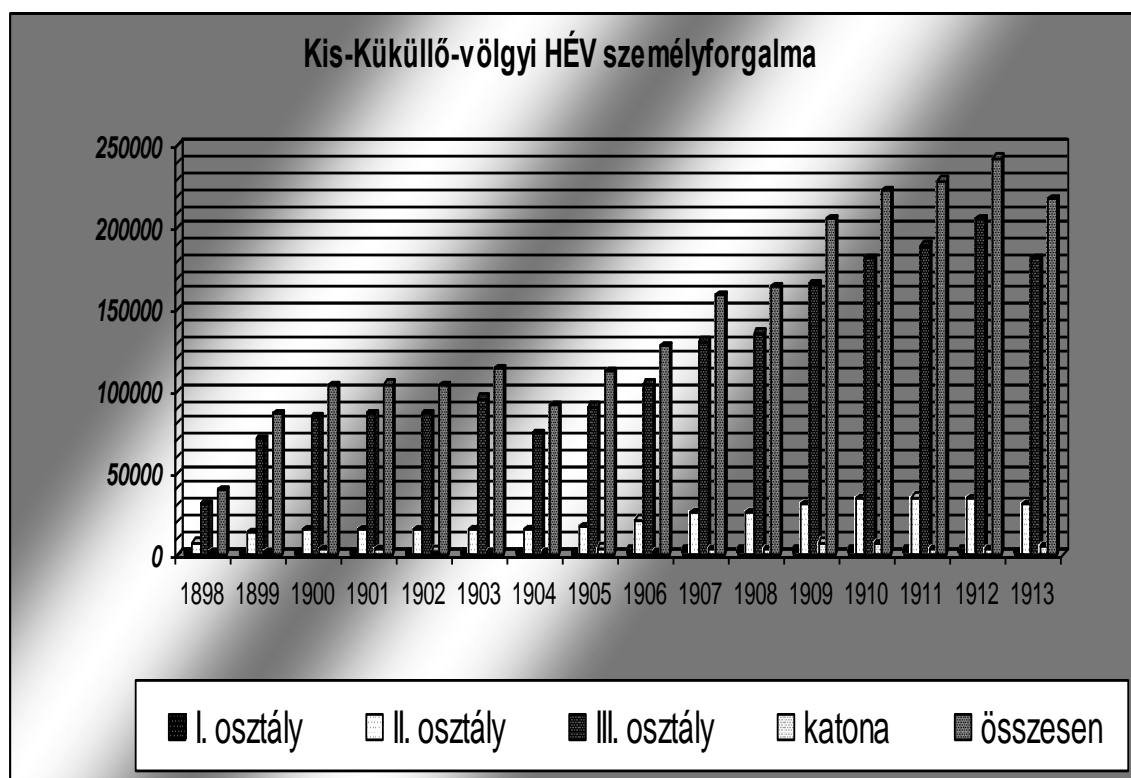
¹¹⁰² MÁV, 1897. 405.



20. ábra. Brassó–Háromszék helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.¹¹⁰³

A Brassó–Háromszék vasútvonalon hasonló személyforgalmi változások figyelhetők meg, mint az Udvarhely vármegyei vicinálison. Itt szükséges megemlíteni, hogy a rendelkezésünkre álló adatokban belefoglaltatnak a Brassó–Hosszúfalu közti közúti vasút személyforgalma is. A Brassó–Háromszék helyi érdekű részvénytársaság háromszéki, illetve Brassó város és környékének állomásain a világháború előtti békeévekben már több mint egy millióan váltottak jegyet. Brassónak vonzáskörzete jelentős mértékben emelte a Brassó–Háromszék vicinális személyforgalmát.

¹¹⁰³ MÁV, 1892. 223; MÁV, 1894. 203; MÁV, 1896. 326; MÁV, 1897. 475; MÁV, 1898. 460; MÁV, 1899. 454; MÁV, 1901. 450; MÁV, 1903. 484; MÁV, 1904. 484; MÁV, 1906. 510; MÁV, 1908. 526; MÁV, 1910. 550; MÁV, 1911. 552; MÁV, 1913. 630; MÁV, 1914. 200.



21.ábra. Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.¹¹⁰⁴

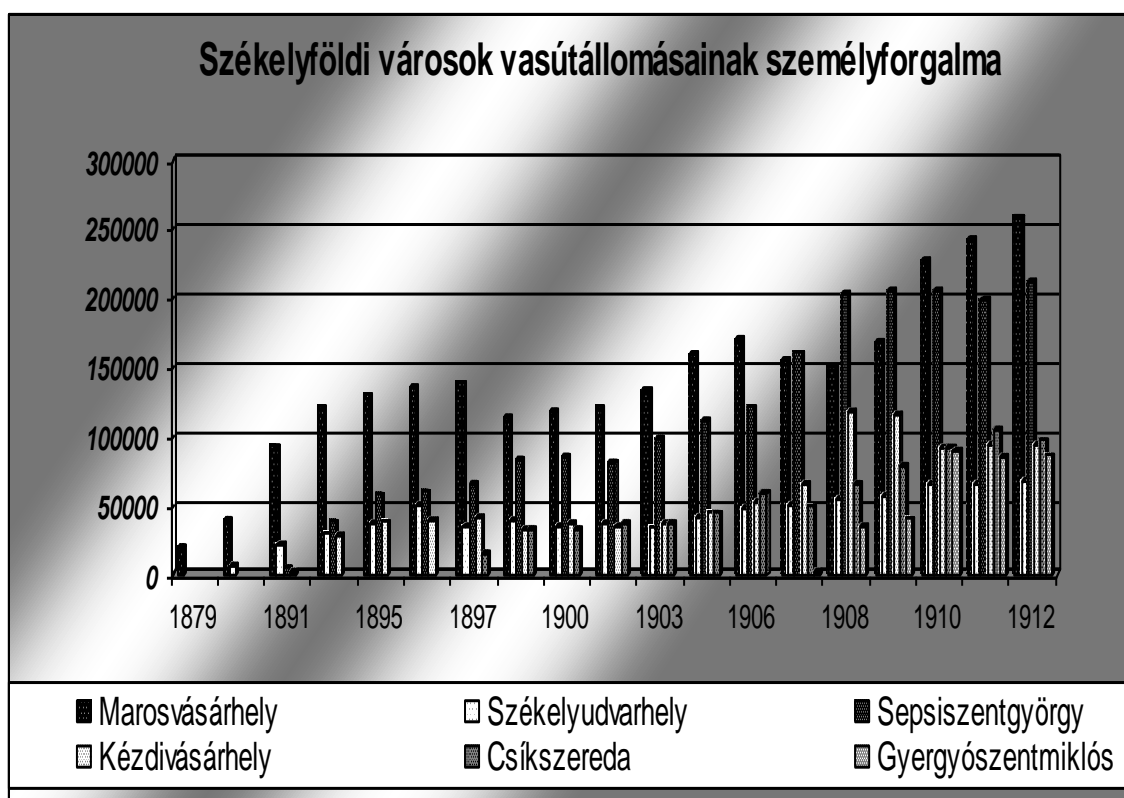
Az utolsónak kiépült és egyben a leghosszabb székelyföldi vicinálison 1899-ben 85 769 jegyet adtak el,¹¹⁰⁵ a diagramon is látható, hogy a gazdasági és politikai válságot követően jelentős emelkedés volt a személyforgalom terén. Az utolsó békeévben, 1913-ban 217 618 személy¹¹⁰⁶ utazott a vasútvonalon.

A székelyföldi vonalakon utazó közönség nagyrésze a III. osztályt választó helyi egyszerű lakosság közül került ki, akik a vonatot a rövidtávú, a közeli városokba való beutazásra használták. Az első és másodosztályú utazók többnyire a helyi elit tagjai, értelmiségiek, kereskedők, diákok, akik távoli utazásaikra veszik igénybe a vonatot. A személyforgalom érzékenyen válaszolt, a gazdasági, politikai válságokra, a személydíjsszabásban bekövetkezett változásokra. Ugyanakkor el lehet mondani, hogy a 19. század végére a vasút mindenki számára elfogadott és használt közlekedési eszközzé vált.

¹¹⁰⁴ MÁV, 1899. 498; MÁV, 1901. 498; MÁV, 1903. 532; MÁV, 1904. 542; MÁV, 1906. 572; MÁV, 1908. 584; MÁV, 1910. 626; MÁV, 1911. 632; MÁV, 1913. 714; MÁV, 1914. 204.

¹¹⁰⁵ MÁV, 1900. 506.

¹¹⁰⁶ MÁV, 1914. 204.



22. ábra. Székelyföldi városok vasútállomásainak személyforgalma.¹¹⁰⁷

A fenti ábrán jól látható, hogy a legnagyobb forgalommal Marosvásárhely rendelkezett. Sepsiszentgyörgy személyforgalmát befolyásolta Brassó közelsége, másrészt, hogy vasúti csomóponttá vált 1897-től, amikor megépült a székely körvasút első szakasza. A többi állomás esetében lassú emelkedés figyelhető meg, amely azonban érzékenyen válaszol a politikai és gazdasági válságokra. Székelyudvarhely és Kézdivásárhely utasforgalmának alakulása jelzi a két város végállomás jellegét.

A székelyföldi vasúthálózaton tömeges szerencsétlenségek, katasztrófák nem történtek. Azonban ezt a térséget sem kerültk el a vasúti balesetek. A legtöbb esetben a vasúti átjárókon áthaladó járművek vezetőinek figyelmetlensége, kóborló állatok vagy öngyilkos kísérletek miatt történtek halálos vagy sérülésekkel járó balesetek. A legnagyobb feltűnést keltő balesetek közül megemlíthetjük az alábbiakat: 1907. augusztus 16-án a Gyimesről Csíkszeredába tartó vonat Madéfalva és Csíkszereda közt a nagy meleg miatt deformálódott sín következtében egy híd előtt kisiklott és 5 méter mélységbe zuhant a szerelő, 2 első és 3 harmadosztályú kocsí. A balesetben

¹¹⁰⁷ MÁV, 1889. 111., 129.; MÁV, 1890. 111. 129.; MÁV, 1892. 159., 186., 223.; MÁV, 1894. 203., 225., 246.; MÁV, 1896. 326., 350., 370.; MÁV, 1897. 405., 435., 475.; MÁV, 1898. 460., 488., 522.; MÁV, 1899. 454., 482., 498., 516.; MÁV, 1901. 450., 480., 498., 518.; MÁV, 1903. 484., 514., 532., 556.; MÁV, 1904. 484., 520., 542., 564.; MÁV, 1906. 510., 546., 572., 594.; MÁV, 1908. 526., 562., 584., 610.; MÁV, 1910. 550., 596., 626.; MÁV, 1911. 552., 600., 632.; MÁV, 1913. 630., 682., 714.; MÁV, 1914. 200., 202., 204.

meghalt egy utas, többen megsérültek. A mozdonyok és kocsik teljesen összeroncsolódtak.¹¹⁰⁸ A székely körvasúton újabb szenzációt keltő vasúti szerencsétlenségre 1913. június 27-én történt, mikor a Brassóból Gyergyószentmiklóstra tartó személyvonat elhagyva Sepsibükszád állomást, egy éles kanyarban teljes sebességgel nekiment a szembe jövő tehervonatnak. Egy személy a helyszínen meghalt, többen súlyosan megsérültek. A baleset emberi mulasztás miatt történt.¹¹⁰⁹

A komor hangulatot keltő balesetek ritkán jelentek meg a székelyföldi híradásokban. A helyi újságok gyakran írtak a zsákutcában végződő székely vicinálisról, a lassan pőfögő mozdonyokról, a végállomáson ásító állomásfőnökről, a komótosan jegyeket kérő kalauzról, a jó indulatú élcelődésekről, vasúti viccekről. A vasút humora jó kedvre derítette a helyi olvasót, a hétköznapi embert. A döcögő székely gőzös utasaival, vasúti személyzetével a helyi mindennapok élményét gazdagította.

¹¹⁰⁸ Vasúti katasztrófa a csíkygyimesi vonalon=*Székely Újság*, IV (1907. augusztus 18.) 158. sz.

¹¹⁰⁹ Nagy vasúti katasztrófa Bükszád mellett=*Székelység*, IX. (1913. június 29.) 26. sz.

IV. 6. A székelyföldi városok gazdasági vonzáskörzete a vasúti forgalom szempontjából

„Megy a vonat, jön a vonat,
Árut visz, vagy pasasért,
A kocsija milyen fajta,
Tengely, kerék hány van rajta,
Hova hordja, hány vasért:
Honnan hozza, mennyi futott,
Ha eltévedt, hova jutott,
Telve ment, vagy üresen?
Nem olyan nagy rubusztika,
A forgalmi statisztika
Kiszámítja ügyesen!”¹¹¹⁰

A székelyföldi vasúthálózat kiépítésétől a kortársak a régió gazdasági fellendülését, a kereskedelmi kapcsolatok kiszélesedését várták. Az alábbi sorokban a kiépült vasútvonalak gazdasági hatását, települések áruforgalmi vonzáskörzetének átalakulását próbálom nyomon követni. Mindenek előtt azonban fontos kiemelni, hogy a hiányos székelyföldi vasúthálózatból adódóan a közúthálózatnak mindvégig fontos szerepe volt az áruforgalom lebonyolításában. Így a vasúti forgalmi adatokból csak egy hozzávetőleges képet alkothatunk a székelyföldi települések áruforgalmáról. Az egyik legfontosabb forrás az Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai* címmel 1896-ban Budapesten kiadott munkája.¹¹¹¹ Edvi Illés Sándor egyedülálló munkája mellett a *Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara* által kiadott éves jelentésekre támaszkodhatunk még. Ezek a jelentések azonban csak 1891–1897 közötti évekre közölnek részleges kimutatásokat, azt követő évekről csak kisebb terjedelmű, bemutató jellegű beszámolók készültek. A kamara által közölt adatokat nem használhatjuk a teljesség igényével, mert az adatok pontossága a kamarához beérkező tájékoztatástól függött, ennek pedig nem mindegyik vállalkozó, intézmény tett eleget.

A vasúti forgalomról minden helyi érdekű vasúti részvénytársaság éves jelentést készített, ezeket évente elküldte a MÁV Igazgatóságnak és a Közmunka és Közlekedési Minisztériumnak, majd 1889-től a Kereskedelmi Minisztériumnak. A jelentésekben látható volt az illető vonal éves személyforgalma lebontva állomásokra, és hogy hány személy vette igénybe a vasúti kocsik különböző osztályait. Kimutatás készült az áruforgalomról, a feladott különböző árucikkek típusairól és mennyiségéről. A vizsgált helyi érdekű vasútvonalak forgalmi adatait tartalmazó éves jelentéseinek csak egy részét sikerült fellelni. A kutató

¹¹¹⁰ Forgalmi statisztika=Szárnyaskerék, I. (1903. június 20.) 25. sz.

¹¹¹¹ Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai.* (Kereskedelmi monográfia) I–II. köt. Budapest, 1896, M. Kir. Államvasutak.

segítségére lehetnek még a MÁV által évente közreadott üzleti és forgalmi eredmények, amelyek által a személy és áruforgalom éves növekedéseit, ingadozásait lehet figyelemmel kísérni.

A székelyföldi városok gazdasági vonzáskörzete már a középkor és koraújkor folyamán kialakult. Természetesen Marosvásárhelyé volt a legkiterjedtebb a székely városok közül. A marosvásárhelyi vásárookra naponta bejártak a környező falvakból. A heti és országos vásárokon a Nyárad menti falvak zöldséggel, a mezőségiak gabonával, állatokkal, a Maros felső völgye és Görgény völgye pedig fa termékekkel volt jelen. Az országos vásárookra a környező vármegyékből, székekből és külföldről is érkeztek iparosok, kereskedők. Az 1819–1820-ban készült Cziráky-féle összeírás alapján Marosvásárhely hetivásárait mintegy 30–35 km-es körzetből látogatták, elsősorban Marosszék és Küküllő, valamint Torda vármegye szomszédos falvaiból. Nyugaton Bord, Radnót, Mezőbodon volt a határ, északon Szászrégen vonzáskörzetével fődte némileg egymást, keleten Kibédig és Böződig húzódott, délen Bordosig, Szászörményesig és Vámosgálfalváig. Az országos vásárok esetében a vonzáskörzet kiterjedt az udvarhelyszéki falvakig, Segesvárig, Erzsébetvárosig, Dicsőszentmártonig, Marosludasig, Kolozs vármegye keleti részéig és Szászrégenig.¹¹¹²

A többi székely város, Székelyudvarhely, Kézdivásárhely, Sepsiszentgyörgy és Csíkszereda vonzáskörzete kisebb területre terjedt ki, de ebben a tekintetben különbségek voltak a városok között. A Cziráky-összeírás alapján Székelyudvarhely is nagy vonzáskörzettel rendelkezett, kiterjedt Udvarhelyszék nagy részére és Keresztúr fiúszékre. Nyugaton és északnyugaton volt egy vegyes övezet, ahol Marosvásárhely és Segesvár vonzása is érvényesült.¹¹¹³ Sepsiszentgyörgy vonzáskörzete észak felé 25 kilométer, de nyugat és déli irányba alig 10 km-re terjedt ki, ugyanis egész Háromszékre erősen hatott Brassónak, Erdély legfejlettebb gazdasági és regionális centrumának vonzása.¹¹¹⁴ Háromszék legnagyobb vonzáskörzetével Kézdivásárhely rendelkezett. Északi irányba mintegy 30 km-re terjedt, ebbe beletartozott Kászon fiúszék is, keleten Bereckig, délen pedig Sepsiszentgyörgy vonzáskörzetéig.¹¹¹⁵ Csík vármegye esetében Gyergyószentmiklósnak nagy kiterjedésű vonzáskörzete van, elnyúlva észak-dél irányban, mintegy 70 km hosszúságban, megközelítve Csíkszeredát. Csíkszeredának a vonzáskörzete meglehetősen kicsi: az alsíki régióra, mintegy 25 kilométeres körzetre terjedt ki. Csíkszeredának komoly versenytársat jelentett Csíkszépvíz.

¹¹¹² Pál, 2003. 235.

¹¹¹³ Uo.

¹¹¹⁴ Uo. 237.

¹¹¹⁵ Uo. 328–239.

Az itt megtelepedett örményeknek köszönhetően a településnek a 19. század első felében urbánusabb arculata volt, mint Csíkszeredának.¹¹¹⁶

A vasút hatására átalakult a gazdaság és településhálózat térszerkezete. A vasúti szállítás összetörte az apró vonzaskörzetek rendszerét és a kevesebb számú központi hely gyors emelkedéséhez vezetett.¹¹¹⁷ Marosvásárhely 1871-től ugyan még vasúti végállomás, de a térség mezőgazdasági, fa- és állati termékeinek felvevő központja. Székelyföldnek nyugati része rajta keresztül kapcsolódott be a vasúti árucere és személyforgalomba. Azáltal, hogy 1886. január 16-án átadták a forgalomnak a Marosvásárhely–Szászrégen 33 km hosszú vicinálíst, a városnak a MÁV állomás mellett 2 km-re északra egy HÉV vasútállomása is lett. A marosvásárhelyi vasúti áru- és személyforgalom ettől a pillanattól kezdve megoszlik, mivel a MÁV és a HÉV vonalán a 1907-ig¹¹¹⁸ eltérő szállítási díjtételt alkalmaztak, ez hátrányosan érintette a helyi áruforgalmat. A Szászrégenig húzódó vonal megépítésével Marosvásárhely gazdasági és személyforgalmi vonzaskörzete tovább bővült, hiszen elérhető távolságba került a Görgény-völgye, a Maros felső völgye. Igaz, hogy ez egyben azt is jelentette, hogy a Maroson érkező tutajok fa és erdei termékei Szászrégenben kerültek vagonokba. Szászrégen mellett azonban Marosvásárhely maradt továbbra is Székelyföld legfontosabb fatermék feldolgozó és raktározó központja. A Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasútnak a megépítésével 1888-ban a mezőségi személy- és áruforgalom egy része Marosludasra csoportosult át, de ezáltal a Marosvásárhelyre érkező termékeket, illetve az itt előállított árukat, könnyebben el lehetett szállítani a mezőségi településekre.¹¹¹⁹

Hasonló folyamat ment végbe a másik három város esetében is, amikor megépültek a Héjjasfalva–Székelyudvarhely és a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasutak. Ezek a vasútvonalak azonban a dél-erdélyi szász városokkal, Segesvárral és Brassóval hozták közelebbi kereskedelmi kapcsolatba Székelyudvarhely, illetve Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely városokat. A vasút megépítése által erősödött a városoknak a vonzaskörzete, hiszen Csík vármegye településeinek nagy része a fent említett városok valamelyikén adta fel termékeit, vagy érkezett számukra kívánt áru, míg át nem adták a forgalomnak a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes MÁV vonalat.¹¹²⁰ Az Edvi-féle felmérés

¹¹¹⁶ Uo. 236.

¹¹¹⁷ Erdősi, 2000a. 79.

¹¹¹⁸ 1907-ben államosították a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútvonalat.

¹¹¹⁹ Gidó Csaba: Marosvásárhely gazdasági vonzaskörzete a vasútforgalom szempontjából a 19. század utolsó évtizedében. In: *Marosvásárhely történetéből. Új- és legújabbkori tanulmányok.* (Összeállította Pál-Antal Sándor – Novák Csaba Zoltán) Marosvásárhely, 2007, Mentor Kiadó. 57.

¹¹²⁰ Gidó Csaba: Székelyföldi városok vasútforgalmi vonzaskörzete a XIX. század végén. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VI.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna

időpontjában 1895-ben Csík vármegye a történelmi Magyarország egyedüli vármegyéje, ahol nincs vasútvonal és Csíkszereda több mint 50 km távolságra fekszik a legközelebbi vasútállomástól.

Vasútforgalmi szempontból Csíkszereda 1897-től rendelkezett önálló vonzáskörzettel. Ekkortól sikerült a gyergyói térség kereskedelmi forgalmának egy részét, amely Dél-Erdély irányába volt érdekelt, magához vonzania. Ahogy azonban korábban is láthattuk, a csíki térség áruforgalmának egy része olcsóbban jutott el rendeltetési helyére, ha szekéren átszállították a székelyudvarhelyi állomásra és innen folytatta vasúton útját, mintha a csíkszeredai vasútállomáson adták volna fel.

A 19. század végére az érintett települések mellett több birtokos, kis- és közép vállalkozás élvezte a vicinálisok nyújtotta előnyöket. A Marosvásárhely–Szászrégen vasút érintette a Teleki családtagoknak a sárpataki, sáromberki és gernyeszegi birtokait és elérhető közelségbe hozta a szászrégeni tulajtársaság több ezer holdas területeit.¹¹²¹ A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasút az Ugron, Pálfi, Bánffy és Zeyk családok, míg a Brassó–Kézdivásárhely vonal a Béldi, Mikes, Tompa, Szentkereszty, Zathureczky földbirtokos családok birtokait érintette.¹¹²²

A székelyföldi vonalak állomásainak sajátossága volt a kiegyensúlyozatlan teherforgalom. Ez összefüggésben állt a mezőgazdasági termelés ciklikusságával és az adott évi termelés mennyiségével. Megfigyelhető, hogy egyöntetű áru nagyobb mennyiségben alig került piacra, ezért eltérő volt a minőségük és a mennyiségük, ez pedig megnehezítette a székely termékek versenyképességét. A székelyföldi vasútállomások építése idején nem voltak tekintettel a növekvő teheráru forgalomra, sok esetben takarékosági okokból a helyi érdekű vasutak szabványai szerint készültek a székely körvasúton is az áruraktárak. Főként az őszi hónapokban érezhető a vagonok, raktárak hiánya, a kevés árukezelő személyzet miatt a termékeket csak több nap vagy akár hét múlva lehetett a megrendelőnek elszállítani.¹¹²³ Az áruszállításban előforduló szervezési hiányosságok még inkább hátrányos helyzetet teremtettek a vasúti teherforgalom perifériáján lévő székely termékeknek.

Marosvásárhely térségében mezőgazdasági szempontból tengerit és búzát termeltek nagyobb arányban, a felesleg jó része Marosvásárhelyre, vagy Szászrégenbe érkezett tengelyen és innen vagonokban a kolozsvári tárházakba, vagy egyenesen Budapestre és

– Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2006, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 117. (továbbiakban Gidó, 2006.)

¹¹²¹ Edvi, II/1896. 388.

¹¹²² Uo. 399.

¹¹²³ MvKI, 1892. 50.

Fiuméba szállították. A marosvásárhelyi piaci terménykereskedelmet segítette az 1892-ben a vasúti állomás mellett felépített áruraktár. A külföldre szállított babot, rozst, árpát és lucernát a budapesti és bécsi bizományosok vagy külföldi cégek által megbízott helyi ügynökök vásárolták fel.¹¹²⁴ A babot szállítottak Fiume kikötőjén keresztül Nyugat-Európa piacaira, kisebb mértékben Poroszországba vagy Brăilán át Franciaországba.¹¹²⁵ A bab mellett fontos kiviteli cikknek számított a lucerna. Marosvásárhely volt Erdély egyik legfontosabb lucernamag begyűjtő és továbbító központja. A belföldi piacokon kívül az osztrák tartományokba, Csehországba valamint Németországba szállították a magvakat. A Németországba irányuló lucernamag exportnak azonban az oroszországi termékek egyre nagyobb konkurenciát jelentettek. Így is átlagban évente 90–100 vagon lucernamag került forgalomba.¹¹²⁶ A Nyárád menti térség egyik legfőbb mezőgazdasági feladó állomása Nyárádtő, ahol elsősorban nagy mennyiségű cukorrépát tettek vagonokba, a marosvásárhelyi cukorgyár részére.

Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely esetében már jóval kevesebb mezőgazdasági árucikk került elszállításra. Csíkszereda esetében az éghajlati viszonyok miatt alig beszélhetünk mezőgazdasági termékfeladásáról. A mezőgazdasági cikkek nagy része helyben került elfogyasztásra, sőt egyes években még behozatalra is szorultak a székely vármegyék. Az udvarhelyi vasútvonalról búzát Kolozsvárra, Brassóba, zabot Nagyszebenbe, Segesvárra, komlót Saazba (Žatec cseh város német neve) szállítanak.¹¹²⁷ Háromszék vármegye fő kiviteli cikkei: rozs, tengeri, burgonya és mintegy 120 holdon hüvelyeseket termeltek. A burgonyát Brassóba vagy a kézdivásárhelyi szeszgyárakba vittek. A babot Fiuméba, a lencsét Brassóba, lucernamagot Brassóba, Mannheimba és Budapestre szállították.¹¹²⁸

A dohánytermesztéssel a nagybirtokosok mellett kisgazdák is foglalkoztak, de vasúti szállítása minimális. Említésre méltó még a komlótermelés, amit főleg az erdélyrészi sörfőzők használtak fel. Az 1890-es évek elején a filoxéra még nem érte el a térséget, a helyi borok vetélytársa az 1890-es évek közepétől a vasúton érkező olcsó olasz bor. A régió legjobb bortermő vidékei – a Nyárád-mente és a Kis-Küküllő-völgye – csak később kaptak vasútvonalat, a filoxéraveszéllyel egy időben. Tengelyen nehezen és drágán lehetett az itteni borokat Marosvásárhelyre beszállítani. Szőlőtermesztéssel még Udvarhely vármegye dél-

¹¹²⁴ Uo. 49.

¹¹²⁵ Edvi, II/1896. 287.

¹¹²⁶ *Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1894-ik évben.* (A) Marosvásárhely, 1895, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 5. (továbbiakban MvKI, 1895.)

¹¹²⁷ Edvi, II/1896. 399.

¹¹²⁸ Uo. 399–400.

nyugati részén foglalkoztak, de csak kis mértékben, a szőlőt helyi fogyasztásra termelték, a kivétel belőle jelentéktelen volt.¹¹²⁹ A marosvásárhelyi állomáson adtak fel a vasútra főleg küküllői borokat.¹¹³⁰

A székelyföldi gyümölcs egy része Budapest és Brassó piacára került. Raktározási, szállítási nehézségek miatt azonban a székelyföldi gyümölcs nem ritkán 9–10 napos út után érkezett meg a távolabbi rendeltetési helyére. A gyümölcs egy része nem bírta ki a hosszú utazást, ezért hátrányban volt a más régiókból, országokból érkező gyümölccsel szemben.¹¹³¹ A konyhakertészet szempontjából Nyárad vidékét, a hagymatermesztés terén Görgényszentimrét és Radnótfáját kell megemlíteni. Az utóbbiak által termelt hagyma vasúton Gyulafehérvár, Tövis, Alvinc és más erdélyi állomásokra jutott el.¹¹³² Háromszék megyéből káposztát szállítottak, többnyire Szolnokra és Nagyváradra.¹¹³³

Székelyföld egésze kiemelkedett az állattenyésztés terén. Edvi Illés Sándor által közölt adatok szerint Csík vármegyében 725, Háromszéken 446, Maros-Torda vármegyében 480, Udvarhely vármegyében 523 darab szarvasmarha esett minden ezer emberre, országos átlagban ez az arány 340:1000.¹¹³⁴ A legnagyobb marhavásárok a marosvásárhelyi mellett a szászrégeni, gyergyószentmiklósi, székelykeresztúri, székelyudvarhelyi és a kézdivásárhelyi voltak. A vásárokra a hazai kereskedők mellett külföldről is érkeztek vevők, akik összevásárolták a jószágokat és hizlaldákba szállították. A székelyföldi vasútállomásokon feladott szarvasmarhák egy részét Arad, Temesvár, Nagyvárad, Budapest szeszgyáraiba szállították hizlalás végett, a többit az Alföldre és pozsonyi medencébe igás állatnak, vagy Bécs és Budapest vágóhídjaira.¹¹³⁵

Érdemes külön kitérni a kézdivásárhelyi szarvasmarha kereskedelemre. A 19. század második felétől jelentős számban hoztak be a kézdivásárhelyi állatkereskedők Moldvából főként szarvasmarhát. Kézdivásárhely része volt a kontinentális szarvasmarha kereskedelem kelet-nyugati irányú ütőerének. Ebben nem csak mint közvetítő, hanem a feldolgozóipar szempontjából is fontos szerepet töltött be, ezt jelzi a mészárosok magas aránya is a városban.¹¹³⁶ A Moldvából érkező szarvasmarha import egyedüli akadály a időszakos marhavész ellen tett intézkedések voltak. A Moldvából, illetve a környék falvaiból felvásárolt állatok a kézdivásárhelyi szeszgyárok mellett létesített hizlaldákba kerültek, majd innen a

¹¹²⁹ Gidó, 2006. 118.

¹¹³⁰ Edvi, II/1896. 289.

¹¹³¹ MvKI, 1897. 33.

¹¹³² Edvi, II/1896. 385.

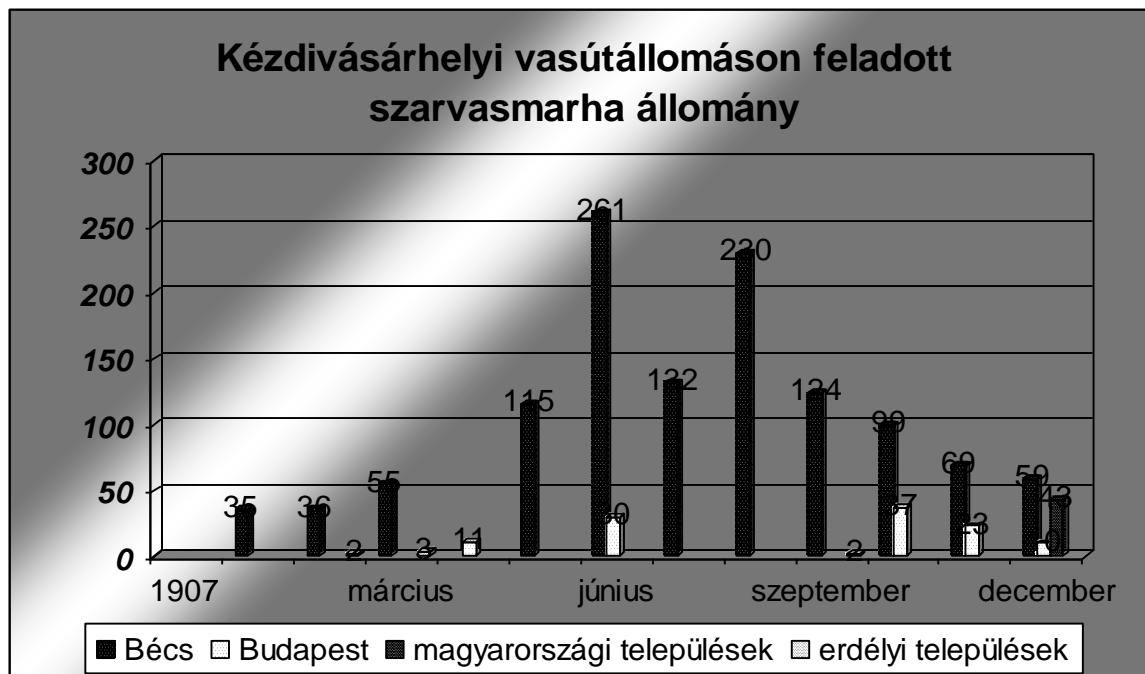
¹¹³³ Uo. 400.

¹¹³⁴ Uo. 291.

¹¹³⁵ Uo.

¹¹³⁶ Nagy, 2010. 419.

belső piacokra továbbították. A vasút megépülése után a helyiek mellett megjelentek bécsi és budapesti szarvasmarha kereskedők, akik helyben felvásárolták az állatokat és vasúton továbbították Bécs és Budapest vágóhídjaira, mint ahogy a következő ábrán is látható.



23.ábra. Kézdivásárhelyi vasútállomáson 1907-ben feladott szarvasmarha állomány.¹¹³⁷

Az 1907-es évben a kézdivásárhelyi állomáson az állatorvosi jelentések alapján 1860 élő állatot adtak fel a vasúti szállításra. Szarvasmarha volt összesen 1376 darab, a többi juh és sertés.¹¹³⁸ A szarvasmarha állomány nagy része, mint ahogy a fenti ábrán is látható Bécsbe, kisebb része Budapestre került. Az erdélyi állomásra alig egy-kettő érkezett. Az állatorvosi jelentések szórványosan lelhetőek fel, ezért nem vált lehetségessé, hogy több évre kiterjedő kimutatás készüljön a háromszéki vicinális élő állat forgalmáról. A fellelt kimutatásokból kiderült, hogy éveken keresztül ugyanazon kézdivásárhelyi szeszgyárosoktól, a bécsi és budapesti kereskedők több mint ezer felhizlalt két évnél idősebb szarvasmarhát szállítottak a két főváros vágóhídjaira. Talán itt érdemes megemlíteni, hogy évente 50–100 szarvasmarhát szállítottak Nagyszénásra gróf Károlyi Mihály uradalmára.¹¹³⁹

Székelyföldről nagy mennyiségű tojást adtak fel vasútra. Marosvásárhely, Erdély egyik legjelentősebb tojásgyűjtő állomása volt Kolozsvár, Torda, Segesvár mellett. A

¹¹³⁷ ROLKmsKS. Háromszék vármegye. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok. doboz 3. 1907–8.

¹¹³⁸ Uo.

¹¹³⁹ Uo.

marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara területén 1891-ben 48 kisebb-nagyobb cég foglalkozott tojásfelvásárlással. Ezek közül 2 Csík vármegyében, 2 Háromszéken, 14 Udvarhely vármegyében és 30 Maros-Torda vármegyében.¹¹⁴⁰ A tojás a kamara területéről Budapestre, Bécsbe, Berlinbe, Mainzba, Majna-Frankfurtba és Hamburgba került. A Marosvásárhelyi Tojáskiviteli Társaság és Auer Ignác tojáskereskedő cég évente átlag 20–22 ezer métermázsa tojást szállított Londonba.¹¹⁴¹ A tojást a célállomásig nem ugyanabban a kocsiban szállították, hanem rendszerint Bécsben átrakták külföldi kocsikba és így érkezett meg a kikötő állomásokba. A székelyföldi tojás hátránya volt, hogy Marosvásárhelytől Bécsig a szállítás 6–7 napot tartott, az átrakódások alkalmával a tojás egy része összetört. A 90-es évek végére visszaesik a tojáskivitel, részben a külföldi, elsősorban az orosz verseny, másrészt az előnytelen vasúti forgalom miatt. A marosvásárhelyi állomáson feladott tojás forgalom azáltal is apadt, hogy több helység vasútállomáshoz jutott és ott adta fel áruját. Így például Székelykeresztúr, ahol 1893-ban 588 métermázsa tojást adtak fel, 1895-ben viszont már 3 322 métermázst.¹¹⁴²

A tojás mellett az állati eredetű termékek is szerepelnek a kiviteli forgalomban: elsősorban a gyapjú, nyersbőr és csont. E tekintetben is a gyűjtőállomás Marosvásárhely volt. A gyapjút főként Brassóba és Nagyszebenbe,¹¹⁴³ a nyersbőrt Budapestre és a hazai bőrgyárakba, a csontot Temesvárra szállították.¹¹⁴⁴

A vasúti állomások áruforgalmi statisztikájában mindenféle háziipari termékkel találkozunk, de ezek a mennyiség szempontjából elenyészőek. A marosvásárhelyi Petelei Márton vállalkozó, elnyerve a Kereskedelmi Minisztérium ajánlatát, nagyszámú gyékény és szotyor árut szállított 1892-től a MÁV kolozsvári üzletvezetőségének.¹¹⁴⁵

A székelyföldi vasútvonalak megépítése alkalmával felhozott egyik legfontosabb érv volt, hogy fában gazdag területeket hoznak elérhető közelségbe. A Székelykocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen–Gyergyószentmiklós vonal mentén számos fafeldolgozó üzem létesült, a Maros felső völgyéből és a gyergyói medencéből tutajon érkező fa jelentős része itt került feldolgozásra vagy vasúti feladásra. Talpfát szállítottak a MÁV részére, bányafát a sóbányákba. Tűzifát Marosvásárhelyre és Marosludasra, cserhéjat a német és bajor

¹¹⁴⁰ MvKI, 1892. 81.

¹¹⁴¹ Edvi, II/1896. 294.

¹¹⁴² Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1895-ik évben. Marosvásárhely, 1896, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 64. (továbbiakban MvKI, 1896.)

¹¹⁴³ Edvi, II/1896. 386.

¹¹⁴⁴ Uo. 294.

¹¹⁴⁵ MvKI, 1892. 147.

állomásokra.¹¹⁴⁶ Háromszék megyében is a vasút megjelenése gyorsította fel a fakitermelést. A háromszéki vicinális mindvégig megőrizte erdei vasút jellegét. Ezt jól példázza, hogy az 1908-ban készült felmérés szerint a vonalra feladott áru 65,2%-a erdei termék volt.¹¹⁴⁷

Vasútvonal	Termék	Célállomás
<i>Brassó–háromszéki HÉV</i>	Tölgyfagerenda	Segesvár, Fiume, Nagyszeben
	Dongafa	Budafok, Brassó, Medgyes
	Hangszerfa	Bécs, Prága, Budapest, Lipcse, Berlin, Hamburg
	Szálfa	Budapest, Nagyvárad, Temesvár, Nagyenyed, Balázsfalva, Medgyes
	Tűzifa	Zernyest, Brassó, Bécs
	Faszén	Vajdahunyd, Medgyes, Balázsfalva, Lupény
	Cserhaj és fenyőkéreg	Pécs, Budapest, Lugos, Nagyszentmiklós, Szilézia

XII. Táblázat. Brassó–háromszéki HÉV faáruforgalmának célállomásai¹¹⁴⁸

A fenti táblázatban megemlített termékeken kívül még szitakérget szállítottak a különböző erdőlyrészi és alföldi állomásokra, valamint bükkfalpfát a MÁV-nak.¹¹⁴⁹ Az elszállított erdei termékek tekintetében Kovászna állomás emelkedik ki, míg Háromszék vármegye két városának a részesedése ezen a téren elenyésző. Az erdei termékekkel való kereskedelem jellemzi a vasúti forgalom előtt megnyílt csíki és a gyergyói medence erdőben gazdag területeit is. Tivai Nagy Imre 1902-ben kijelenti, hogy a Csíki vármegye forgalma majdnem egyedül a fakereskelemből áll.¹¹⁵⁰

Az ásványvíz kereskedelem területén kiemelkedik a borszéki ásványvíz, amelyet Szászrégenben, majd később a Maroshévíz és Gyergyószentmiklós állomásokon adtak fel, főként a Budapest, Temesvár, Arad, Gyulafehérvár, Kolozsvár, Nagyvárad állomásokra.¹¹⁵¹ A borszéki ásványvíz mellett jelentős mennyiségben szállítottak vasúton bodoki, homoródi, kovásznai, répáti¹¹⁵² és tusnádi ásványvizet. A székely ásványvizek célállomásai: Arad, Budapest, Kolozsvár, Nagyvárad, Predeal, Gyulafehérvár, Nagyszeben, Segesvár, Déva, Kovászna, Kézdivásárhely és Balázsfalva.¹¹⁵³

¹¹⁴⁶ Edvi, II/1896. 386.

¹¹⁴⁷ Edvi–Méhely, 1910. 15.

¹¹⁴⁸ Edvi, II/1896. 401.

¹¹⁴⁹ Uo.

¹¹⁵⁰ T. Nagy Imre: *Csíkvármegye közigazgatási leírása*. Budapest, 1902, Jókai Nyomada. 36.

¹¹⁵¹ Uo.

¹¹⁵² Répáti víz=kászonyimpéri ásványvíz, előszeretettel fogyasztották borral, évente nagy mennyiségben szállították a térség fürdőire és nagyobb városaiba.

¹¹⁵³ Edvi, II/1896. 403.

Edvi Illés Sándor is kiemelte, hogy az ipar területén az erdélyi belső medencében csak Marosvásárhely esetében beszélhetünk élénkebb ipari életről. Itt is azonban csak a mezőgazdasághoz, vagy az erdőgazdálkodáshoz kapcsolódó ipari létesítményeket találunk. A kis- és háziipar, a Romániával való vámháború, valamint a nagyipari termékek versenye miatt válságba került. A kialakult új helyzethez leginkább Marosvásárhely ipara tudott alkalmazkodni, amelyet kevésbé érintett a vámháború és már korábban megjelentek a modern ipari létesítmények csirái. Az itteni ipari létesítmények rendelkeztek felvevő piaccal Erdélyben és más területeken. A többi székely város ipara ellenben szorosan kötődött a romániai kivitelhez, a vámháború következtében nagy részük csődbe ment. A vasúti forgalomból ezért a marosvásárhelyi ipar tudta leginkább kivenni részét. A legjelentősebb székely ipari létesítmények közül említést érdemelnek:

a) *Szeszgártás terén*: Marosvásárhelyen Farkas Gergely szeszgyárának évi termelése átlag 2600 hektoliter (továbbiakban hl.). Br. Bors és társa szeszgyára 1893-ban létesült Medgyesfalván, évente 8000 hl-t termelt. Mindkét gyár mellett szarvasmarha hizlalda is működött. A feldolgozott nyersanyagot a helyi piacon, a tüzelőfát a herbusi faraktárból, a szenet Petrozsényből szereztek be. Az alkohol kis részét szállították vasúton, nagyobb részét tengelyen hordták a környékre. Az előbbi gyár évi feladása a vasútra átlag 500 hl, az utóbbié 2100 hl. A vasúton szállított alkohol a Marosludas–Beszterce vonal állomásaira, Székelykocsárdra és Kolozsvárra került. A hízott szarvasmarhát Bécsbe vitték.¹¹⁵⁴ Szászrégenben Farkas Mendelnek volt szeszgyára, amely 1874-ben létesült, évi termelése 10 000 hl nyers, denaturált és finomított szesz. Ebből 3000 métermázsa (a továbbiakban q) Trieszten keresztül külföldre került, a szesz elenyésző részét Marosvásárhelyen adták el. A többit tengelyen a Mezősége vagy Gyergyó vidékére fuvarozták. A nyersanyagot Szászrégenben vagy Marosvásárhelyen szereztek be. A gyár mellett szarvasmarha hizlalda is működött.¹¹⁵⁵ Az Udvarhely és Háromszék vármegyei vasutak mentén 4 nagyobb szabású és 25 mezőgazdasági szeszgyár volt található, mindegyik mellett hizlalda is volt. Egyedül Kézdivásárhelyen nem kevesebb, mint 10 szeszgyár működött. A gyártásnál felhasznált árpát Botfaluból, Brassóból, a tengerit Maroscsapóról, Segesvárról, Marosvásárhelyről és a burgonyát Brassó-Bertalan, Derestye-Hétfalu, Párzsmár állomásokról hozták.¹¹⁵⁶

A sörgyártás terén meg kell említeni Bürger Albert marosvásárhelyi sörfőzdéjét, amely évente 8000 hl sört termelt, ebből 4-500 hl Kolozsvárra, 6-700 hl egyéb erdélyi

¹¹⁵⁴ Uo. 307.

¹¹⁵⁵ Uo. 387.

¹¹⁵⁶ Uo. 404.

állomásokra került. Az árpát Mezőségről, a komlót részben Királyhágón túlról, valamint Csehországból hozatták.¹¹⁵⁷ Kisebb sörgyára volt Nagy Dénesnek és Wellenreiter Györgynek Kézdivásárhelyen, Wellenreiter Jánosnének Sepsiszentgyörgyön és Haurik Alfrédnek a Székelyudvarhely melletti Bethlenfalván.¹¹⁵⁸

b) *Cukorgyártás*: Az 1889-ben létesült botfalvi cukorgyár mellett felépült 1894-re a marosvásárhelyi cukorgyár. A botfalvi gyárhoz Háromszék és Udvarhely vármegyéből szállítottak cukorrépát. A marosvásárhelyi gyár főleg nyerscukor gyártásra lett berendezve, a gyárhoz cukorrépát Maros-Torda és Udvarhely vármegyékben termelték. A nyerscukrot Mezőhegyes, Szerencs és Fiume állomásokra szállították. A szörplét pedig Brassó és Kolozsvár szeszgyáraiban értékesítették. A meszet Alsórákosról, a szenet Ágostonfalváról hozták.¹¹⁵⁹ Mivel csak nyerscukrot állítottak itt elő, Marosvásárhely is cukorbehozatalra kényszerült. A cukorrépa termés az okszerű földművelési rendszer elterjedését is magával hozta a régióba.

c) *Erdőgazdasági termékek feldolgozása*: a Mesticz Mihály és fiai bútór és asztalos gyár Marosvásárhelyről évente 750 q bútort szállított az erdélyi állomásokra. A gyár a MÁV-tól évente megrendeléseket kapott a vasúti állomások várótermeinek, laktanyáknak és őrházak bútorainak elkészítésére.¹¹⁶⁰ A marosvásárhelyi Első Erdélyi Gyermejjáték és Fadíszműgyár, évente 450 q gyártmányt szállított Budapestre, Bécsbe, Bukarestbe és hazai nagyobb városokba.¹¹⁶¹ Farkas Mendel gőzfűrésztelepe 1890-ben létesült. Marosvásárhely felsőváros állomásával iparvasút kötötte össze. Munkásainak száma 100 volt. A Maroson leúsztatott fákból épületfát, deszkát, lécet gyártottak. Mintegy 68.500 q fűrészárut adtak fel vasútra, ami néhány közeli állomásra, illetve az Alföldre és Szlavóniába ment.¹¹⁶² A térség kiemelkedő fakereskedelmi központja Szászrégen volt, ahol több kisebb fűrésztelep működött. Az Első Szászrégeni Tutajkereskedő Társaság gőzfűrésztelepe 1888-ben létesült 60–80 munkással. Évente 8–10 000 köbméter deszkát adtak fel Budapestre és Marosvásárhelyre.¹¹⁶³ Schwarz Mendel fűrésztelepe Magyarrrégenben épületfát, deszkát, zsindelyt és léceket készített és főleg dél-magyarországi állomásokra szállított. A kisebb fűrészüzemek termékeit inkább közúton szállították, a közeli felvevő piacokra.¹¹⁶⁴ Az erdők faanyagát Udvarhely vármegyében

¹¹⁵⁷ Uo. 308.

¹¹⁵⁸ MvKI, 1896. 257.

¹¹⁵⁹ Uo.

¹¹⁶⁰ Edvi, II/1896. 310.

¹¹⁶¹ Uo.

¹¹⁶² Uo. 386.

¹¹⁶³ Uo. 387.

¹¹⁶⁴ Uo.

mintegy 50, Háromszék vármegyében 80 kisebb-nagyobb víz- és gőzfűrész dolgozta fel. A háromszéki vicinális állomásairól nagy mennyiségű kész vagy félkész faterméket adtak fel.

Fűrésztelepek	Termék	Célállomás
<i>Gróf Mikes Benedekné gőzfűrésztelepe Zabola</i>	Épületfa, deszka, bükkfalpfa, parketta, seprűnyél, zsindely.	Románia, Belgrád, Trieszt, magyarországi állomások
<i>Schmiedl-Ungar cég Csucsor, Bajkó Barabás goóri fűrésztelepe</i>	Fenyőgerenda, gyalult fenyődeszka	Alföldi állomások, Bécs
<i>Gróf Mikes Ármin fűrésztelep Gelence</i>	Épületfa, lécz, deszka	Erdélyi és dél-magyarországi állomások
<i>Első Székely Faipari Részvénytársaság Kovászna</i>	Puha- és keményfa fűrészáru	Magyarországi és romániai állomásokra
<i>Szalczér Mihály fadró gyára Kovászna</i>	Gyufaszál	Gyula, Soroksár, Szeged, Újpest, romániai állomások.

XIII. Táblázat. Háromszéki fűrészgyárak és termékeinek célállomásai.¹¹⁶⁵

A felsorolt fűrésztelepeken kívül például Imecsfalva környékén mintegy 40 telepen készítettek deszkát, lécet, zsindelyt, hangszerfát, puhafa edényfát, de ezekből alig 10000q puha fűrészáru vagy 800q hangszerfa került vasúti elszállításra, míg a többit fuvaros szekéren hordták. A hangszerfát Németországba és Franciaországba vitték.¹¹⁶⁶

d) *Vegyipar*: Baruch Albert marosvásárhelyi kőolaj finomítója a Romániából hozott nyers kőolajat dolgozta fel, évente átlag 7000 q párolt világító olajat állítva elő, amelyet vagy helyben adtak el vagy Besztercére és Szászrégenbe szállították.¹¹⁶⁷ A marosvásárhelyi állomáson keresztül bonyolódott le a parajdi Reitter József-féle gyufagyár forgalma. A parajdi gyár számára évről évre gondot okozott a nyersanyag, főleg a fa beszerzése. A gyufa előállítását drágította, hogy a szükséges alapanyagot közúton szállították Marosvásárhelyről Parajdra, majd vissza a készterméket a marosvásárhelyi vasúti állomásra. A vállalkozók ezért 1899-ben a gyufagyárat átköltöztették Parajdról Kolozsvárra.¹¹⁶⁸

Az 1879-ben megalakult Első Székely Szövőgyár Részvénytársaság ipartelepe Sepsiszentgyörgyön kender-, len- és pamutszövetet termelt a MÁV-nak és magánszemélyeknek. A nyersanyag egy részét Brassóból és az osztrák fonógyárakból

¹¹⁶⁵ Uo. 403.

¹¹⁶⁶ Uo.

¹¹⁶⁷ Uo. 311.

¹¹⁶⁸ Gidó, 2006. 124.

szerezték be. A kész termékek rendeltetési helye: Budapest, Gyulafehérvár, Kolozsvár, Ágostonfalva, Medgyes, Nagyszeben, Ungvár, Predeal, Segesvár, Bécs.¹¹⁶⁹

A székelyföldi vonalakra érkezett és onnan elszállított termékek sok mindenről árulkodnak, képet kaphatunk a különböző településeken előállított termékekről és a térség szükségleteiről. A hüvelyes növények, a cukorrépa termelés megjelenése az országban zajló terményváltást érzékelteti. Székelyföldön azonban a búza képezte a legnagyobb forgó mezőgazdasági árucikket, ami a hagyományos földművelési rendszer továbbélését jelentette annak ellenére, hogy a térségben a gabonahozam mindig is alacsony volt. A mezőgazdasági termékek mellett Székelyföld csak állati eredetű, faipari, szesz termékekkel van jelen a belföldi és a külföldi forgalomban. Az áru nagy része azonban még a 19. század utolsó évtizedében is szekéren szállítódott, illetve a nagyobb városok piacain cserélt gazdát.

Az Edvi féle monográfia alapján, ha megnézzük, hogy a különböző erdélyi állomásokra érkező termékek közül mi származik Marosvásárhelyről és a Székelykocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen vonal állomásairól, akkor arra a következtetésre juthatunk, hogy a Magyar Keleti Vasút Balázsfalva–Predeal között található állomásokra, valamint a Kiskapus–Szeben közötti állomásokra a fent említett térségből alig érkezett áru. A Maros-völgyében előállított termékek a nagy vasúti kerülő miatt alig jutnak el a dél-erdélyi településekre. Sem a termelőknek, sem az árut továbbító kereskedőknek nem érte meg, hogy a fent említett állomásokra szállítsanak. Kis mértékben érkezett áru az udvarhelyszéki és háromszéki helyi érdekű vasútvonalakra. Székelyudvarhelyre szállítanak Ludasról tengerit, Kézdivásárhelyre hízott sertést Marosvásárhelyről, tengerit Marosvásárhelyről és Ludasról, Keresztényfalvára tengerit Maroscsapóról és Marosvásárhelyről, Rozsnyóra búzát Marosvásárhelyről. Kis mennyiségben, küldenek gyapjút, marhaszört Nagydisznódra, búzát Fogarasra.¹¹⁷⁰

A Magyar Keleti Vasút Egeres–Kolozsvár–Tövis–Balázsfalváig tartó vonalán a marosvásárhelyi állomáson feladott áruk mindenütt jelen vannak, leginkább gabonafélék, a parajdi gyufagyár termékei, szesz vagy faanyagok. Hasonló a helyzet az Arad–Gyulafehérvár vonalon. A kimutatások szerint Marosvásárhelyről szállítanak tengerit Vajdahunyadra, épületfát, deszkát, gyufát Gyulafehérvárra.¹¹⁷¹

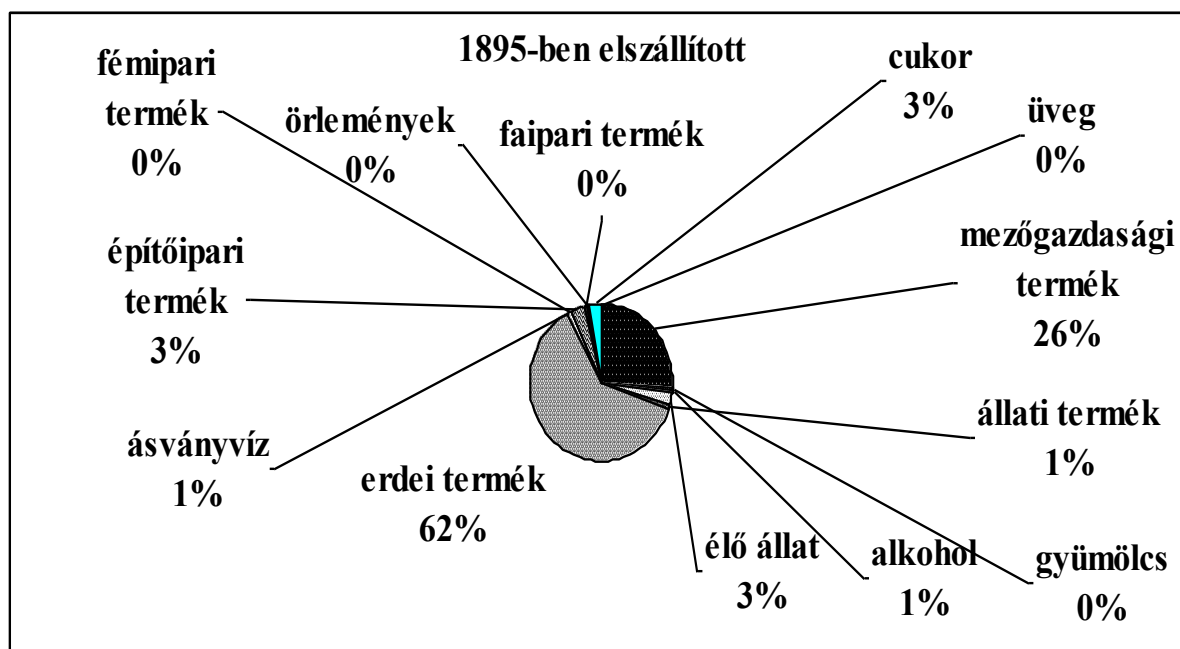
A másik három város esetében hasonló, csak fordított kép fogad bennünket. Udvarhely és Háromszék vármegyék területéről a székely körvasút befejezése előtt minimális

¹¹⁶⁹ Edvi, II/1896. 404.

¹¹⁷⁰ Edvi, II/1896. 339–343; 388.

¹¹⁷¹ Uo.

menyiségben kerültek termékek az észak-erdélyi településekre. Ez alól kivétel az Ugron Gábor bethlenfalvi gyárában előállított téglá és cserép, amit megtalálunk a Marosvásárhelyre érkező áruk között. A két székely vármegye termékei vasúton elsősorban Brassóba, a nagyobb dél-erdélyi és magyarországi állomásokra kerültek.¹¹⁷²



24.ábra. A székelyföldi vasúti állomásokról 1895-ben elszállított termékek.¹¹⁷³

Az Edvi féle monográfia, annak ellenére, hogy a korszak egyik legrészletesebb feldolgozása, nem teljes. Több áru fajta nem szerepel az Edvi Illés Sándor-féle kimutatásban, ezek azonban megtalálhatóak a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara éves jelentéseiben. Így a különböző állomásokon kisebb-nagyobb mértékben feladtak még: burgonyát, lovat, juhot, zsiradékot, faszenet, rongyot, ásványvizet. A feladott vas és acéláru, gépek és gépi alkatrészek, cement, mész, téglá, cserép, üveg és porcelán aránya az ide érkezett hasonló árukhoz képest minimális.

A fenti ábra jól jelzi a székelyföldi gazdasági termelés egyoldalúságát. Az erdőgazdasági termékek, ami alatt épület- és haszonfát, tölgy és dongafát, tűzifát, cserkérget, faszenet lehet érteni, az áruforgalomnak 62%-át képezték, majd ezt követte jelentős lemaradással a mezőgazdasági termékek csoportja (26%). Az utóbbi termékcsoporthoz 1895-ben összességében 331 459 q áru került vasútra, ebből azonban 207 417 q cukorrépa és cukorrépaszelet volt,¹¹⁷⁴ míg gabonafélékből csak 64 787 q szállítottak.¹¹⁷⁵ Az építőanyag

¹¹⁷² Uo. 405–411.

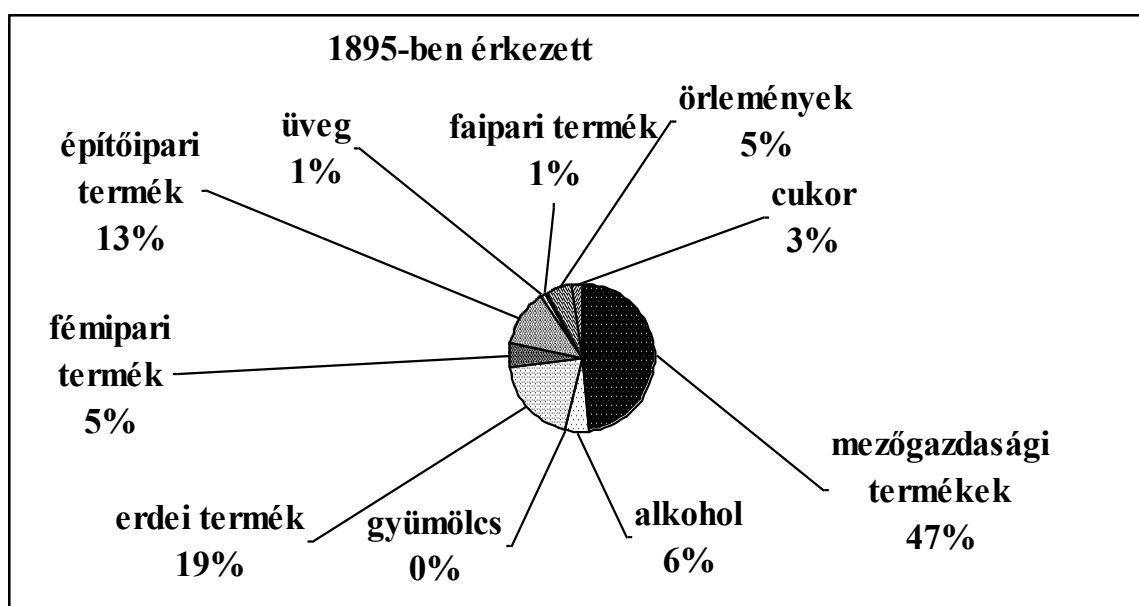
¹¹⁷³ MvKI, 1896. 18–27; 48; 52; 55–57; 62–64; 68; 78–81; 216–217; 224; 234; 240–241; 245; 251; 255–260.

¹¹⁷⁴ MvKI, 1896. 18–27.

3%-ot képez a kivitel területén, aminek nagy részét Székelyudvarhelyen adták fel a bethlenfalvi Ugron Gábor téglagyárából, mintegy 37 975 q téglát és cserepet.¹¹⁷⁶ Székelyföldön a nyersanyagot feldolgozó kis- és háziipar csak a helyi szükségleteket volt képes részben kielégíteni, de kivitelre már nem tudott termelni.

A székelyföldi helyi érdekű vasutak annak ellenére, hogy zsákutcákban végződtek, működésük ideje alatt mindvégig élénk forgalommal rendelkeztek. Erre jó példa, hogy a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonalnak a forgalma 1900-ra 213%-kal növekedett az 1890-es évhez képest, vagy a Marosvásárhely–Szászrégen vonal forgalma szintén ebben az időszakban 100%-kal növekedett.¹¹⁷⁷

A fenti adatok azonban csak egy pillanatképet adnak a székelyföldi vasúti áruforgalomról és ezen keresztül a térség gazdasági életéről. A pénzügyi és gazdasági viszonyok ingadozása, az időjárás miatt évente változott a régió által felkínálható árucikkek mennyisége, minősége.



25. ábra. A székelyföldi vasútállomásokra 1895-ben érkezett termékek.¹¹⁷⁸

Az elszállított termékek után, hogy teljesebb képet kapjunk, szükséges megvizsgálni a kamara területére érkező termékek mennyiségét és változatosságát. Ebből a helyi lakosoknak, vállalkozóknak az áruszükségletét tudjuk felmérni. A térség földrajzi és éghajlati viszonyaiból

¹¹⁷⁵ Uo.

¹¹⁷⁶ Uo. 234.

¹¹⁷⁷ Hieronymi Károly: *Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei*. Budapest, 1902, Patria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részv.-Társaság. 21.

¹¹⁷⁸ MvKI, 1896. 18–27; 48; 52; 55–57; 62–64; 68; 78–81; 216–217; 224; 234; 240–241; 245; 251; 255–260.

adódóan, a mezőgazdasági termékek (elsősorban a gabona) képezték a legfontosabb behozatali cikket. Mivel az áru nagy része tengelyen szállítódott és érkezett, nehéz meghatározni, hogy a különböző árutípusok között milyen az arány.

Edvi által közölt adatok csak egy hozzávetőleges képet tudnak nyújtani az áruforgalomról. Figyelembe kell azt is venni, hogy a szászrégeni és a székelyudvarhelyi állomás több éven keresztül a Maros felső vidékének, illetve Csík vármegye nagy részének az árufeladó és érkező állomása. Az állomásokra érkező cikkek egy része a városok vonzáskörzetéből származtak. Marosvásárhely esetében gabona és hüvelyes termékek a Mezőségről, erdőgazdasági termékek és alkohol a Maros felső völgyéből és Szászrégenből érkezett Székelyföldre ki volt szolgáltatva az éves termés hullámlásának. Gyengébb termés esetén a vidék alföldi vagy romániai mezőgazdasági termékek behozatalára kényszerült. A székelyföldi helységek állandó lisztbehozatalra szorultak. Marosvásárhely is, annak ellenére, hogy területén működtek malmok (többek között 1893-ban kezdte el működését a marosvásárhelyi református egyház hengerműmalma) hasonló helyzetben volt. A kamara területén működő kisebb malmok nem tudtak versenyezni az alföldi, brassói malmokkal.

Székelyföld területére jelentős mennyiségű alkohol is érkezett, mintegy 20 207 q mennyiségben. Ennek több mint fele bor volt, mintegy 12 780 q.¹¹⁷⁹ A borok feladási helyei: Gyulafehérvár, Trieszt, Villány, Balázsfalva, Medgyes, stb. A bor mellett szesz érkezett több állomásra Szászrégenből és Brassóból. Ez azt is jelzi, hogy a régió igényesebb vevői nem kaptak megfelelő minőségű alkoholt a székelyföldi szesz- és sörgyáraknál, így azt távolabbi vidékekről szereztek be.

A városokon kibontakozó modernizáció megkívánta az új gazdasági gépek és alkatrészek behozatalát. A vas és acél illetve a gépek és gépalkatrészek mindössze 5%-a az érkezett árunak, ez az iparosodásnak elmaradottságát jelzi. A kamara területén csak a szentkeresztbányai vasgyár állított elő gazdasági gépeket. A gyár termékei többnyire közúton kerültek piacra. Edvi Illés Sándor monográfiája alapján a székelyföldi vasútállomásokra gépek vagy más fémipari termékek Budapestről, Salgótarjánról, Diósgyőrből, Kolozsvárról, Brassóból érkeztek.¹¹⁸⁰

A 19. század utolsó évtizede a Székelyföldön is a nagy építkezések korszaka. A millennium méltó megünneplésére a legtöbb helységben reprezentatív középületek készültek. Marosvásárhelyen az 1890-es években épült a cukorgyár, a református egyház hengerműmalma, a honvédlaktanya. Az építkezések fellendülésének hatására 1894-ben

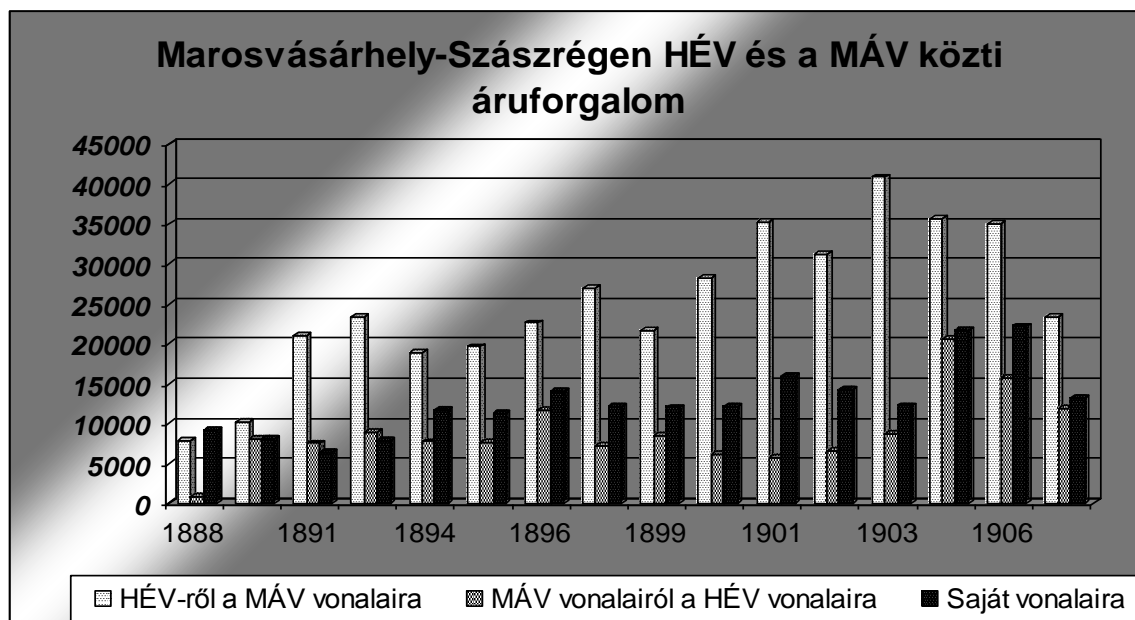
¹¹⁷⁹ MvKI, 1896. 48.

¹¹⁸⁰ Edvi, II/1896. 405–410.

megkezdte működését a városi körkemence, folyamatosan növelte termelését a medgyesfalvi gőztéglagyár. A városba, mint már említettem, az építkezési anyag egy részét nagy kerülővel a szombatfalvi Ugron Ákos és a székelyudvarhelyi Ugron Gábor-féle gyárakból szállították.¹¹⁸¹

A fenti ábrán látható nagy mennyiségű cukorrépa pedig az újonnan megnyitott marosvásárhelyi cukorgyár eredményeként került vasútra, és részben ennek tudható be a mész és a szén megjelenése.¹¹⁸² A kén és a minium a parajdi gyufagyár létezéséig szerepelt a Marosvásárhelyre érkező áruk sorában. Az érkező áruk között az erdei termékek következnek 19%-al, vagyis 68 860 q.¹¹⁸³ Ez első látásra meglepőnek tűnhet, de ez a szám a négy városban folyó építkezésekhez szükséges épületfa magas arányából adódik. A kamara területére ezen kívül kisebb mennyiségben érkezett őrlemény, üveg, faipari termékek (ez alatt kész bútorokat kell érteni), cukor, déligyümölcs, dohány stb. Ezen termékek a városi polgárság igényeit voltak hivatottak kielégíteni.

A MÁV évente felmérést készített a helyi érdekű vasútvonalak áruforgalmáról, arról, hogy milyen volt az áruforgalom a helyi érdekű vonalak saját vonalain, a MÁV és a helyi érdekű vonalak között. Az alábbi táblázatokban a négy székelyföldi helyi érdekű vasútvonal áruforgalmát követhetjük nyomon.



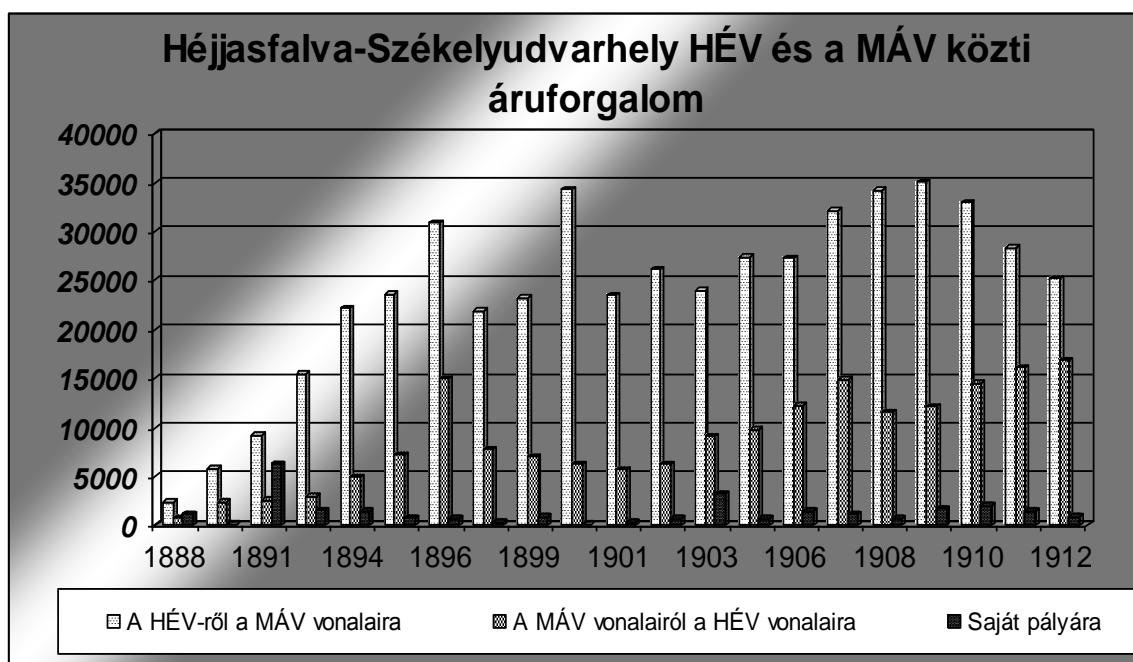
26. ábra Marosvásárhely–Szászrégen HÉV és MÁV közti áruforgalom tonnában¹¹⁸⁴

¹¹⁸¹ MvKI, 1896. 196.

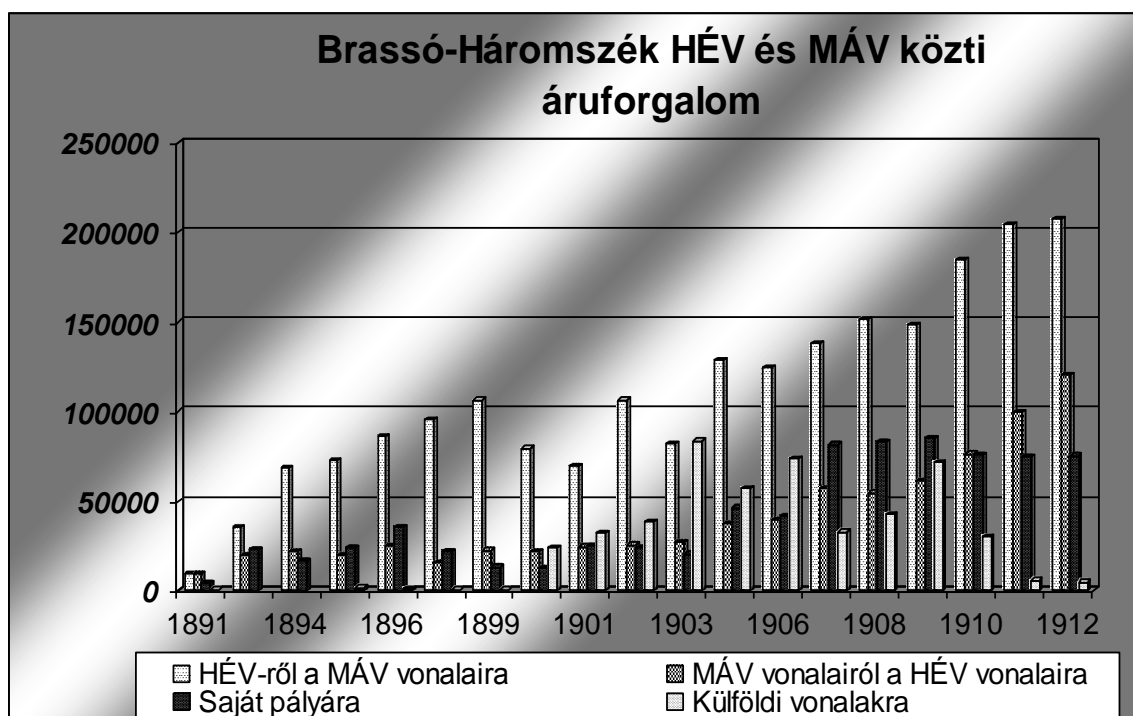
¹¹⁸² MvKI, 1895. 258.

¹¹⁸³ MvKI, 1896. 78–81.

¹¹⁸⁴ MÁV, 1889. 112; MÁV, 1890. 112; MÁV, 1892. 160; MÁV, 1894. 247; MÁV, 1896. 371; MÁV, 1897. 436; MÁV, 1898. 523; MÁV, 1899. 517; MÁV, 1901. 519; MÁV, 1903. 557; MÁV, 1904. 565; MÁV, 1906. 595; MÁV, 1908. 611.



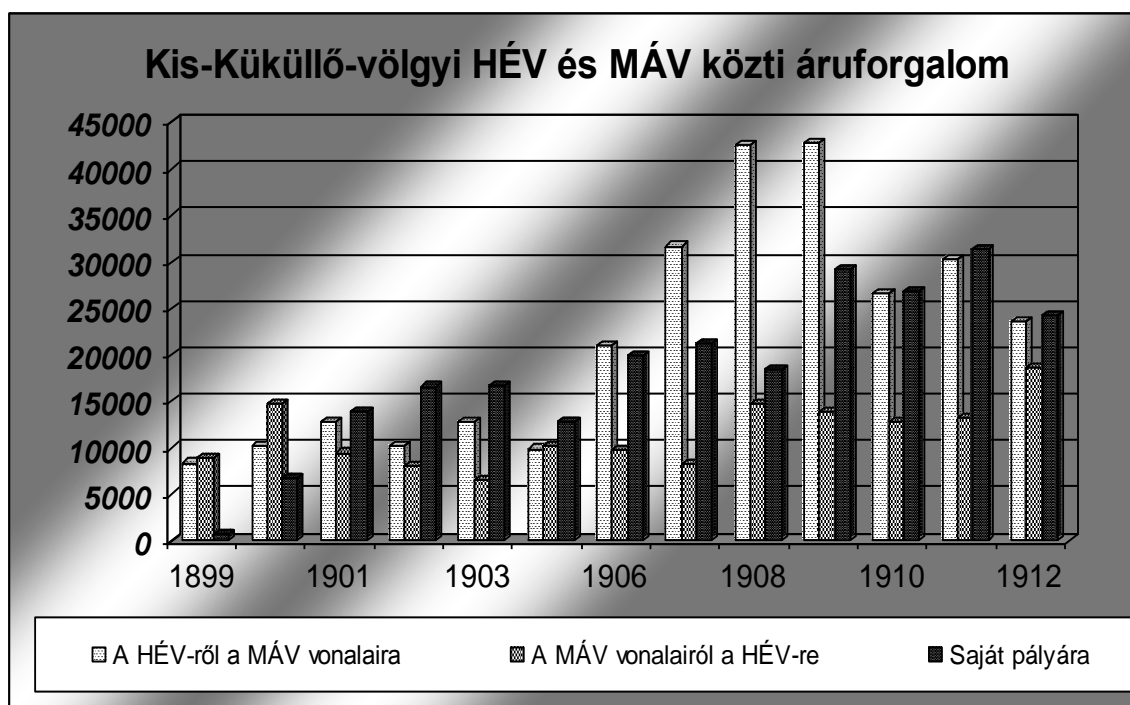
27.ábra. Héjjasfalva–Székelyudvarhely HÉV és a MÁV közti áruforgalom tonnában¹¹⁸⁵



28.ábra. Brassó–Háromszék HÉV és MÁV közti áruforgalom tonnában.¹¹⁸⁶

¹¹⁸⁵ MÁV, 1889. 130; MÁV, 1890. 130; MÁV, 1892. 187; MÁV, 1894. 226; MÁV, 1896. 351; MÁV, 1897. 406; MÁV, 1898. 489; MÁV, 1899. 483; MÁV, 1901. 481; MÁV, 1903. 515; MÁV, 1904. 521; MÁV, 1906. 547; MÁV, 1908. 563; MÁV, 1910. 597; MÁV, 1911. 601; MÁV, 1913. 683.

¹¹⁸⁶ MÁV, 1892. 224; MÁV, 1894. 204; MÁV, 1896. 327; MÁV, 1897. 476; MÁV, 1898. 461; MÁV, 1899. 455; MÁV, 1901. 451; MÁV, 1903. 485; MÁV, 1904. 485; MÁV, 1906. 511; MÁV, 1908. 527; MÁV, 1910. 551; MÁV, 1911. 553; MÁV, 1913. 631.



29.ábra. Kis-Küküllő-völgyi HÉV és MÁV közti áruforgalom tonnában.¹¹⁸⁷

A fenti diagramok alapján megfigyelhető, hogy mind a négy vicinális esetében az áruforgalom nagy része a helyi érdekű vasútról a MÁV vonalaira tartott. Az elszállított áru mennyisége szempontjából a Maros-völgyi és az udvarhelyi vicinálisok esetében látható, hogy legnagyobb forgalmat a millennium és az azt követő évben bonyolították le, majd a 20. század első éveinek gazdasági válságát követően ismét jelentősen emelkedett az áruforgalmuk.

A háromszéki vicinális forgalma a három másik székelyföldi helyi érdekű vasútvonalhoz képest jóval nagyobb, ennek hátterében a fa és fából készült termékek szállítása állt. Az első világháború kitörése előtti években több mint 200 000 tonna áru került fel a vicinális állomásain és lett a MÁV vonalaira továbbítva. A másik három helyi érdekű vasútvonal állomásairól csak kisebb mennyiségű áru érkezik a MÁV vonalaira, általában 25–35 ezer tonna. A diagramokból kitűnik, hogy jelentős árutömeg érkezett a MÁV vonalairól a vicinálisok vonalaira, de élénk forgalom van a vicinálisok saját állomásai között is, ez leginkább a leghosszabb Kis-Küküllő-völgyi vonal esetében figyelhető meg.

A székely vasúthálózat hiányosságainak következtében a székely városok között 1897 előtt – Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely kivételével – nincs közvetlen vasúti kapcsolat. Csík vármegye kivételével a többi székely vármegye esetében a vasút nem a székely

¹¹⁸⁷ MÁV, 1899. 499; MÁV, 1901. 499; MÁV, 1903. 533; MÁV, 1904. 543; MÁV, 1906. 573; MÁV, 1908. 585; MÁV, 1910. 627; MÁV, 1911. 633; MÁV, 1913. 715.

közigazgatási egységek közti kapcsolat megszilárdulását, hanem éppen a székely gazdasági kapcsolatrendszer további lazítását hozta magával. Maros-Torda vármegye Kolozsvárral és a Mezőséggel, Udvarhely vármegye Segesvár, Medgyes, Brassó vidékével, míg Háromszék vármegye Brassó térségével került szorosabb gazdasági kölcsönhatásba. A kiépülő székely körvasút ugyan összekötötte Maros-Torda, Csík és Háromszék vármegyék központjait, de a nagy távolság és a rövid időn belül kitörő első világháború megakadályozta, hogy szorosabb gazdasági kapcsolat alakuljon ki köztük.

IV. 7. Vasút és a székelyföldi fürdők

„Úton-útfélen, árokban, hegyoldalon, erdők sűrűjében, sőt a kapa nyomában is csodás vizű források fakadnak a székelyek földjéből.”¹¹⁸⁸ - írta Hankó Vilmos kémikus. Földtani és földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően Székelyföld egyik legnagyobb kincse az ásványvíz. A 19. század polgári fürdőkultúra részeként Székelyföld területén több híres fürdő létesült, mint például Előpatak, Tusnádfürdő, Borszék vagy Szováta.

A székelyföldi fürdőket leginkább a helyi lakosság, a szomszédos Románia középosztálya, illetve egy-két magyarországi vendég látogatta. A fürdők többsége a kiterjedt közbirtokossági erdők területén volt található, így hasznosításuk a helyi közbirtokosságtól függött. A közbirtokosságok vagy maguk kezelték vagy kiadták bérbe a fürdőket. A 19. század utolsó évtizedéig a nagyobb fürdők kivételével jelentősebb beruházásra nem került sor. Ezért állandó panasz volt, hogy a bérlők csak annyit áldoznak az illető üdülőhelyre, amennyi a szerződésük idején megtérül és nem törődnek a fürdők tényleges fejlesztésével. Tusnádfürdőről 1879-ben a következőt írták: *„Igen sok, nagyon sok hiányzik még Tusnádról, hogy világfürdővé emelkedjék, pedig a természet pazarul szórta itt áldásait (...) Kényelemről, éppen mint legtöbb honi fürdőn szó itt sem lehet, csak egy van amiben nem tágít még a külföldi fürdők előtt sem – a drágaságban. (...) Tusnád annyi haladást még is mutat fel, hogy a sétatérre biggyesztettek néhány lámpát vagy mint egy jó ismerősöm magát kifejezte: leviccelték a holdvilágot.”*¹¹⁸⁹

A székely fürdőket hátrányosan érintette, hogy Előpatak kivételével az 1880-as évek végéig több órai kocsikázásra feküdtek a legközelebbi vasútállomástól. Előpatak a 19. század folyamán talán az egyik leghíresebb székelyföldi fürdő volt. A fürdőhelység Árapatak község területéhez tartozott. Az első házat 1770-ben gr. Nemes János Háromszék akkori főkirálybírája építette.¹¹⁹⁰ A fürdő látogatottsága a 19. század első felétől növekedett meg, vendéglő, betegeknek ház épült, majd 1856-tól fizetési fürdőbiztost alkalmaztak.¹¹⁹¹ A fürdőt a 19. század közepétől egyre többen keresték fel a helyi elit, illetve a havasalföldi román felső- és középosztály részéről. Előpatakon 1845-ben Milos Obrenovics szerb fejedelem, aki több alkalommal is a fürdőn töltötte szabad idejét, görög keleti templomot

¹¹⁸⁸ Hankó Vilmos: *Székelyföld*. Budapest, 1993, Akadémia Kiadó. 26.

¹¹⁸⁹ Fürdői tárca=*Nemere*, IX. (1879. július 31.) 61. sz.

¹¹⁹⁰ Otrobán Nándor – Nagy Gusztáv: *Előpatak és vidéke*. Brassó, 1875. 11–13. (továbbiakban: Otrobán – Nagy, 1875.)

¹¹⁹¹ Uo.

építtetett.¹¹⁹² A román arisztokrácia jeles családjai közül, mint például a Ghica, Sturdza, Stirbey, Cantacuzino vagy a Florescu családok többször itt töltötték nyári szabadidejüket.¹¹⁹³ A fürdő látogatottságát emelte a Magyar Keleti Vasút vonalainak kiépülése és a román és magyar vasúthálózat kapcsolatának megvalósulása Predealnál. A fürdővendég, ha 1879-ben Nagyváradról elindult reggel fél 5-kor, akkor este 9 órakor Földváron lehetett és onnan egy óra alatt bér- vagy postakocsival Előpatakon lehetett.¹¹⁹⁴

Előpatak tényleges fénykora 1882 után kezdődött, amikor a tulajdonos helyi közbirtokosság részvénytársasággá alakult. Felújították a parkot, sétányokat építettek, új forrásokat tártak fel, ivócsarnok épült és egymás után épültek a magánvillák.¹¹⁹⁵ A 19–20. század fordulóján évente átlag 1500 személy kereste fel a fürdőt. A vendégek nagyrészt a földvári vagy 1891-től a sepsiszentgyörgyi vasútállomásra érkeztek és innen társas kocsival egy óra kocsikázás után Előpatakon voltak. Az előpataki ásványvizet máj-, vese-, méh- és gyomorbetegségekre használták.

Előpataktól nem messze található vadregényes környezetben Tusnádfürdő. A fürdőt Éltés Lajos tusnádi birtokos alapította, aki az akkor Beszédmezőnek nevezett helyet Tusnád falutól 1845-ben haszonbérbe vette és házakat építtetett.¹¹⁹⁶ A fürdőt a későbbi bérlők tovább fejlesztették. A vasútvonal kiépítése előtt Brassóból és Előpatakról naponta volt kocsi járat. Tusnád fejlődését előnyösen befolyásolta a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonal kiépítése 1897-ben, majd az itt tartott 1902-es székely kongresszus. A székely fürdők közül egyedülként közvetlen vasútállomással rendelkezett. „*a fürdőzők egyik igen kellemes mulatságát képezi az érkező és induló vonatok fogadása, az érkező vendégek üdvözlése, a távozók búcsúztatása.*”¹¹⁹⁷ A tusnádi gyógyforrásokat köszvényre, fekélyre, vérszegénységre ajánlották.

A Monarchia talán egyik legnehezebben megközelíthető fürdője Borszék volt, amely ugyan kiváló adottságokkal rendelkezett, de magashegyi elzárt fekvése miatt csak közúton lehetett megközelíteni. A borszéki ásványvizet már az erdélyi fejedelemség korában használták. A fürdőhelyiséget azonban csak 1909-ben közelítette meg a vasút és ez behatárolta Borszék fejlődésének lehetőségeit. Az 1880-as években a brassói állomástól 189 km, szászrégenitől 95 km és a moldvai Karácsonkő (Piatra Neamț) állomástól 85 km távolságra

¹¹⁹² Uo. 16.

¹¹⁹³ Előpatak=*Székely Nemzet*, (1886. május 22.) 79. sz.

¹¹⁹⁴ Előpatak=*Nemere*, IX. (1879. június 26.) 51. sz.

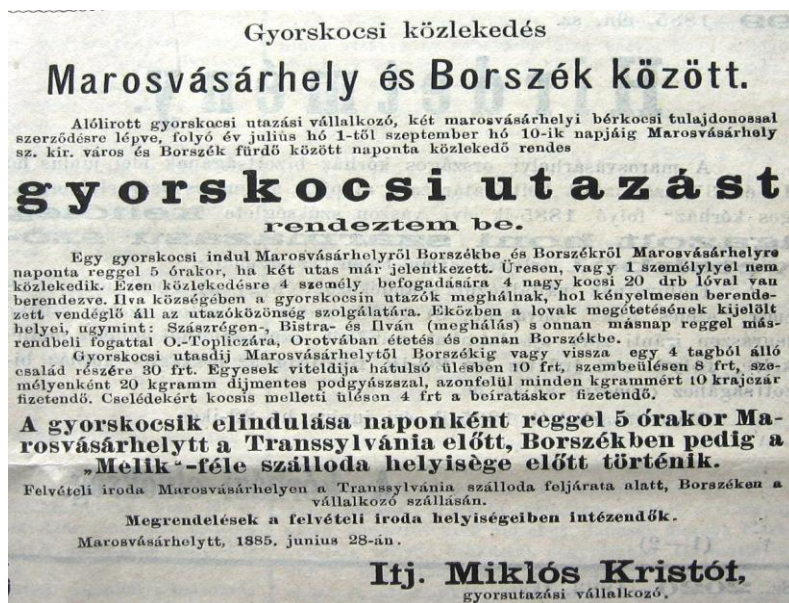
¹¹⁹⁵ Kósa László: *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest, 1999, Holnap Könyvkiadó. 67.

¹¹⁹⁶ Otrobán–Nagy, 1875. 90.

¹¹⁹⁷ Genersich Gusztáv: A gyógyítás módjai, eszközei és eredményei az erdélyi fürdőkben. In: *Erdély nevesebb fürdői 1902-ben*. Budapest, 1903, Hornyánszky Nyomda. 247.

feküdt. A Brassóból való indulást a fürdőkalauzok arra számítva ajánlották, hogy a vendég az egész fürdőidényt Székelyföldön szeretné tölteni és a végcélhoz közelítve több székely fürdőt, így Előpatakot, Málnást vagy Tusnádfürdőt útba ejtve jut el Borszékra.¹¹⁹⁸ Azon vendégek, akik Marosvásárhely felől közelítették meg a fürdőt a székely körvasút kiépítése előtt egy egész napos utazás részesei lehettek a székely fővárostól Borszékig. „A vonat reggel 8 órakor érkezik a szászrégeni pályaudvarba, hol a Miklós Kristóf gyorskocsi vállalat készen álló kocsija várja. A „Vasúthoz” címzett vendéglőben a pályaudvar mellett izletes reggelit tölthet el és fél 9-kor kocsira ülhet, 12-kor Ratosnyán lehet, hol ebéd állomás van s honnan váltott lovakkal délután 2-kor utazhatik tovább Oláh-Toplicára 5 órakor érkezvén félóra alatt ozsonálhat váltott lovakkal 9–10 között kényelmesen Borszékra érkezhetsz, hol bármely időben kaphat szállást.”¹¹⁹⁹

Borszék a Monarchia és Románia minden részéből fogadott vendégeket. Az előnytelen infrastruktúra azonban nem engedte, hogy Borszék világfürdővé váljon. A borszéki gyógyfürdőt tüdő, emésztőszervi, pajzsmirigy, vese, méh, ízületi betegségekre ajánlották.



30. ábra. Gyorskocsi utazási reklám 1885-ből.

Székelyföld másik híres fürdője, Szováta fellendülése is csak a vasút kiépítése után vette kezdetét. A Medve-tó kialakulása előtt a fürdőt leginkább a környékbeli lakosság látogatta. A Kis-

Küküllő-völgyi vasút megépítése előtt a fürdőhelyre igyekvő vendégnek mintegy három órát kellett kocsikázni a marosvásárhelyi állomástól, míg Szovátaért, ezt a fáradságos utazást sokan nem vállalták.

A 19. század utolsó évtizedében az országos hírnévvel rendelkező régi fürdőtelepeken kívül fejlődésnek indultak a székelyföldi városok melletti kisebb fürdőtelepek. Udvarhely

¹¹⁹⁸ Otrobán–Nagy, 1875. 96.

¹¹⁹⁹ Fürdőidény=Marosvidék, XIX. (1889. június 16.) 31. sz.

mellett Szejke, Szentkeresztbánya mellett Szeresz és Kiruly fürdő, Sepsiszentgyörgy mellett Sugás, Csíkszeredától nem messze Zsögöd. Ezeket a fürdőhelységeket a közeli városok polgársága látogatta főként hétvégeken, ugyanakkor a vasútépítkezések ideje alatt előszeretettel töltötték itt idejüket az építkezéseket felügyelő vállalkozók és mérnökök.

A székelyföldi fürdőélet lassú fejlődésének több oka is volt. Mindenek előtt a 19. század folyamán a fürdőhelységek vendégeinek nagy részét a szomszédos román állampolgárok képezték. Számuk azonban a több éves vámháború, a két nemzet közti politikai viták és etnikai konfliktusok következtében jelentős mértékben csökkent. A székely fürdők képtelenek voltak olyan színvonalú szolgáltatást biztosítani, mint a Monarchia többi fürdőhelységei. Aki megengedhette magának, inkább a távoli, jobb szolgáltatást nyújtó fürdőket kereste fel. A közvetlen vasút hiánya szintén hátrányosan érintette a székely fürdőket. Tusnád kivételével az összes fürdő legalább egy-két órai szekerezési távolságra feküdt a legközelebbi vasútállomástól. A zónarendszer bevezetése részben elősegítette a távoli vendégek érkezését a székely fürdőkre, de ugyanakkor a székelyföldi tehetősebb polgárokat elvonta a helyi fürdőtől.

A Marosvásárhelyen megjelenő *Marosvidék* című lap összeállításából kitűnik, hogy a városból milyen fürdőkre utaztak 1894-ben a pihenni vágyók. A felmérésből kiderül, hogy sokan a tengeri fürdőket, mások az alsó és felső ausztriai, tiroli vagy stájerországi fürdőket keresték fel. A legtöbben sziléziai fürdők közül Grafenbergen, a csehországi fürdők esetében Karlsbad, Marienbad, Franzensbad, Tepliczén tartózkodtak. A magastátrai, vágvölgyi, balatonvidéki és csernavölgyi fürdők is kaptak vendégeket a Maros-menti városból. A marosvásárhelyi polgárok a székelyföldi fürdők közül leginkább Borszékre, Szovátára és Korondra utaztak, de többen pihentek Előpatakon, Tusnádfürdőn és Homoródfürdőn.¹²⁰⁰

A fürdőidény a székelyföldi fürdők esetében az éghajlati viszonyokból adódóan csak két hónapos volt, július és augusztus. Természetesen a fürdők korábbi és későbbi hónapokban is fogadtak vendéget, de ezek száma alacsony volt. A fürdőidény nemcsak az időjárás miatt volt ilyen rövid, hanem mert ekkor volt az iskolai szünet. A fürdővendégek nagy részét a tisztviselők, értelmiségiek és a helyi földbirtokosok családjai alkották.

A kor fürdőkultúráját patriarchális viszonyok jellemezték. Általános gyakorlat volt, hogy a közeli fürdőkre a teljes háztartás kiköltözött. A szálloda-vendéglői szemléletmód majd csak a 20. század elejétől alakult ki. A 19–20. század fordulóján a fürdők igyekeztek kihasználni reklámcélokra az újságok által adott lehetőséget, a helyi sajtó rendszeresen

¹²⁰⁰ Marosvásárhelyről=*Marosvidék*, XXIV. (1894. július 15.) 38. sz.

leköszöntötte az előkelő vendégek névsorát. A névsorokból kitűnik, hogy főként Erdélyből és Romániából érkeztek vendégek. Például 1907-ben július végéig Tusnádfürdön mintegy 1033 vendég fordult meg, ebből 103 Bukarestből, 34-en Brăilából, 20-an Turnu Severinből érkeztek. A román fürdővendégek száma a szezon végéig 222-re emelkedett.¹²⁰¹ A székely fürdők vendégeinek létszáma évente 15 000 látogató körül volt, részesedésük a magyarországi fürdők látogatottságában nem érte el a 6%-ot.¹²⁰²

A fürdővállalkozások fellendülése, a vasútépítés befejezése egyfajta szelekciót is jelentett. Azon székely fürdők, amelyekbe a 19. század utolsó évtizedéig nem fektettek be jelentősebb tőkét és a vasútvonal is elkerülte, fokozatosan lemaradtak versenytársaiktól, látogatóiknak köre zsugorodott és lokális fürdökké alakultak. Ilyen lett például Homoródfürdő, Korond vagy Szejke.

A fürdők iránti érdeklődés növelése megkívánta a modern idegenforgalmi hírverés eddig ismeretlen formáinak kifejlődését. A székely fürdőről kezdetben különböző szintű leírásokból, tanulmányokból vagy napilapokból, folyóiratokból lehetett információt szerezni. A kor ismertetői tartalmazták a fürdőhely megközelítési lehetőségeit, a vasúti menetrendet és a fürdőhöz legközelebb eső vasútállomás nyújtotta lehetőségeket. A századfordulóra elburjánzott vendégtoborzó és tájékoztató fürdőirodalom a legszebb színben próbálja feltüntetni a fürdőhelyeket. Így lesz Tusnádból „Erdély gyöngye” és Előpatakból a „magyar Karlsbad”. Székelyudvarhely mellett lévő Szejke a „székely Gastein” lett, Korond „Erdély Gleichenbergje”, vagy Szováttát Ischl helyett ajánlották. Az összehasonlítások terén Hankó Vilmos járt elől, aki lelkesen próbálta a külföldi fürdőket magyarországiakkal helyettesíteni.

A székely fürdők fontos tartozéka volt az ásványvizek palackozása. A borszéki, előpataki, tusnádi, málnási ásványvizeknek nemcsak Székelyföldön, de Magyarországon és Romániában is kiváló hírneve volt. A székely ásványvíz-kereskedelmet hátrányosan érintette, hogy a kezdetleges palackozás, szállítás miatt sok esetben felbomlott a víz értékes eredeti ásványi összetétele, nem ritkán kívánni valót hagyott a palackozás higiéniai állapota is. Előpatakról, Borszékről, Bibarcfalváról, Homoródfürdőről évente több ezernyi liter ásványvizet szállítottak vasúton mind belföldre, mind külföldre. A marosvásárhelyi iparkamara jelentése szerint 1910-ben Borszékről közel két millió palackot szállítottak el,

¹²⁰¹ Székelyfürdők=Székely Újság, IV. (1907. augusztus 4.) 150. sz.

¹²⁰² Zepeczaner Jenő: A székelyföldi fürdők látogatottsága. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 141.

annak egy része Ausztriába és Romániába került. Előpatakról 929 836 palackot adtak el.¹²⁰³ Az előpataki ásványvizet, mint a „világ első égvényes vasas savanyúvize”-t reklámozták, amely kiválóan alkalmas belgyógyászati problémák gyógyítására. „Ez az egyedüli ásványvíz, mely borral használva nem hevít s a gyomrot nem szorítja.”¹²⁰⁴

Székelyföld kiváló természeti adottságokkal rendelkezett, ennek ellenére, mint ahogy láttuk, látogatottsága minimális. Ennek oka elmaradott infrastruktúrája, amely megnehezítette a székely fürdők, vadregényes tájak megközelítését. A székely fürdők alacsony színvonala nem vonzotta a távolabbi erdélyi megyék vagy magyarországi települések fürdőzni vágyó vendégeit. A fürdők többsége így a közeli Románia kevésbé igényes látogatóira, a székelyföldi paraszti és kispolgári fürdőzők igényeinek kielégítésére rendezkedett be.

A vasútnak azonban megkerülhetetlen szerepe volt abban, hogy egyes fürdőhelyiségek, mint Szováta, Tusnádfürdő, Borszék és Előpatak ismerté váljanak és lehetőséget teremtett arra, hogy a kevésbé igényes turisták megismerjék Székelyföld vadregényes tájait.

¹²⁰³ Jelentés a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara kerületének 1910. évi közgazdasági viszonyairól. Marosvásárhely, 1911, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 22.

¹²⁰⁴ Előpataki gyógyvíz=Brassó, VIII. (1892. augusztus 23.) 101. sz.

Összegzés

A történelem folyamán Székelyföld Magyarország és azon belül Erdély peremterületét képezte. A székely vármegyék sajátos történelmi fejlődésüknek, gazdasági elmaradottságuknak, földrajzi helyzetüknek köszönhetően a modern infrastruktúra hálózatába csak a 19–20. század fordulóján kapcsolódtak be.

Székelyföld bevonása a magyar vasúthálózatba már a reformkorban felmerült. A magyar szabadságharc bukása után a különböző erdélyi tájegységek, városok között versengés alakult ki a fővasútvonalért. Az erdélyi elit, függetlenül nemzetiségi hovatartozásától, joggal félt attól, hogy ez az országrész leszakad a Habsburg birodalom fejlettebb régióitól. A vaspálya szimbólummá vált. A modern technika és ipar szimbólumává, a haladás példaképévé. A vasúttól várta mindenki Erdély modernizációját, gazdasági életének fellendülését és integrációját a magyar államba.

Székelyföld nem rendelkezett olyan nemzetgazdaságilag fontos termékkel, nagyvárossal, a hadsereg számára stratégiaiilag fontos területtel, amely a vasútvonal irányát e térség felé tolta volna. A nyugat–keleti irányú vasút előtt a Mezőség dombvidéke, a székelyföldi folyók vízválasztói és a Hargita technikai és pénzügyi akadályt jelentettek. Az erdélyi fővonalat, a nagyobb folyók mentén építették és arra törekedtek, hogy az ásványkincsekben gazdag lelőhelyeket, az olyan nagy városokat, mint Kolozsvár vagy Brassó érintsék, de a dél-erdélyi szász városokat is bekapcsolják a vasúthálózatba. A Magyar Keleti Vasút, amely Erdély fővonala lett csak Székelyföld nyugati és dél-nyugati peremterületét érintette, ennek következtében a régió csak mellékvonalak kiépítésében reménykedhetett.

A székelyföldi vasútépítkezés történetében három szakaszt lehet elkülöníteni. Az első szakasz 1869–1873 között a Magyar Keleti Vasút építésének a korszaka, amikor elkészült a Nagyvárad–Kolozsvár–Székelykocsárd–Tövis–Segesvár–Brassó fővonal, Tövis–Gyulafehérvár, Kiskapus–Nagyszeben és Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalak. A Magyar Keleti Vasút vonalai csak Székelyföld nyugati illetve dél-nyugati peremterületeit érintették, de hatással voltak a térség gazdasági és társadalmi fejlődésére. A vasútvonalak, mint ahogy már láttuk, részben az angol Waring, majd később a Magyar Keleti Vasúttársaság által lettek kiépítve.

A székely vasútépítkezés meghatározó korszaka az 1886–1898 közötti időszak. Az 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. tv. alapján lehetővé vált a helyi érdekek alapján vezetett vicinális vasutak építése és működése. A székelyföldi közösségek, tervezők előtt a

szamosvölgyi vasút lebegett példaként. A megvalósult négy helyi érdekű vasútvonal mindegyike egy-egy folyó völgyben: a Maros völgyében a Marosvásárhely–Szászrégen, a Nagy-Küküllő völgyében a Héjjasfalva–Székelyudvarhely, az Olt és a Feketeügy völgyében a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely és a Kis-Küküllő völgyében a Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad vonal épült ki. A magyar állam bekapcsolódását a régió vasútépítkezésébe az 1891-ben Romániával megkötött két új vasúti csatlakozási pont létesítéséről szóló nemzetközi szerződés tette szükségessé. A helyi érdekű vasútvonalak tervezésekor és építésekor kiderült, hogy a helyi közösségek nem rendelkeznek olyan pénzügyi háttérrel, hogy a nehéz hegyipálya jellegű Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimesi határszél vonalat meg tudják építeni. Az állam, mint vállalkozó megjelenése befolyásolta a székely fővasútvonal irányát és eldöntötte, hogy a nagy székely körvasút fog megvalósulni. A korszak vasútépítései meghatározták Székelyföld későbbi vasúthálózatának szerkezetét.

A korszak harmadik és egyben utolsó vasút-építkezési korszaka 1904–1915 közötti időszak, amikor befejeződött a székely körvasút kiépítése, két kisebb vonalszakasszal egészült ki a Kis-Küküllő-völgyi és a háromszéki helyi érdekű vasútvonal, illetve elkészült a Maros-Torda keskenyvágányú vicinális.

A székelyföldi vasút-építkezési kezdeményezések nem ütöttek el a korabeli magyar viszonyoktól. A vonalak egy része magán, másik része állami kezdeményezés által valósult meg. Ha a magánkezdeményezéseket nézzük, akkor itt megemlíthetjük, hogy a Kis-Küküllő-völgyi normál és a Maros-Torda keskeny nyomtávú helyi érdekű vasútvonalak az érintett vármegyék kezdeményezésére valósult meg. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal a politikai ellenfelek összefogásának a szép példája. A Marosvásárhely–Szászrégen vasútvonal két város, Marosvásárhely és Szászrégen, a helyi politikai előkelők, a Maros menti tutajérdekeltségek összefogása által épült meg. A háromszéki vicinális a brassói és háromszéki politikai és gazdasági elit egymásra találásának az eredménye. A megalakuló helyi érdekű vasúti részvénytársaságokban a térség politikai és gazdasági személyiségei foglaltak helyet. A székely országgyűlési képviselők között nem ritka az olyan személy, aki több vasúti részvénytársaság tagja. Erre jó példa Ugron Gábor, aki a besztercei, udvarhelyi és a háromszéki helyi érdekű vasutak részvénytársaságainak is tagja és mint ahogy láttuk igyekezett minden lehetséges formában hasznot húzni a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal építéséből.

A vasút megépítéséhez szükséges pénzt részben a helyi közösségek részvényjegyzései, az állami támogatás, másrészt a különböző bankoktól felvett kölcsönök képezték. A vasútépítő vállalkozók nagy része budapesti mérnök, akik mellett egy-egy osztrák és német

vállalkozó is megjelenik a térségben. Az építkezési vállalkozók egy része több vonal építésénél vagy akár középítkezésnél is jelen vannak, mint például Braun Gyula vagy Linczer Ármin. A székelyföldi vasutak építését elvállaló személyek tapasztalattal rendelkezve érkeztek a térségbe. Kivételnek tekinthetjük Kutlány János budapesti vállalkozót, akivel csak a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasút építésénél találkozunk, a vasút megépítése után pedig pénzügyi gondjai voltak.

Az esetek többségében a vasútépítkezés a vállalkozók számára jelentős pénzügyi nyereséget jelentett. Sajnálatos módon a székely lakosság kis számban vett részt az építkezéseknél. A vállalkozók és alvállalkozók sok esetben magukkal hozták a kipróbált, megbízható, korábbi építkezéseknél is alkalmazott munkáscsoportokat. A székelyföldi vasútépítkezésekre az ország minden területéről érkeztek munkások. A helybeli lakosság leginkább a fuvarozásánál, a szükséges építkezési anyagok kitermelésénél vagy a munkások ellátásában, elszállásolásában vett részt. A kortársak a nagy vasútépítkezésektől várták a székely kivándorlás csökkenését, ezzel szemben éppen az építkezések ideje alatt vándorolt ki a legtöbb székely Romániába vagy a távoli amerikai kontinensre.

A székely vasúthálózat egy befejezetlen hálózat képét mutatja mind a mai napig. A helyi közösségek által megkezdett vasútvonalak zsákutcában végződnek, tovább folytatásukra nem volt elegendő pénz, az állam tovább építésüket nem támogatta. A magyar állam által kiépített székely körvasút ugyan összekötötte a székely vármegyéket, településeket, de kisebb szakaszokban épült ki nagy időközökkel és nagy kerülővel. A székely körvasút nem oldotta meg a térség infrastrukturális problémáit.

A székely vármegyék, a közművelődési, gazdasági egyesületek, intézmények, az országgyűlési képviselők számtalan vasút tervet dolgoztak ki. Több alkalommal kérték a kormányt a hiányzó pályák kiépítésére. Leginkább a Székelyudvarhely–Csíkszereda, illetve a Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy–Bodza-szoros–román határ közötti vonalak kiépítését sürgették. A kormány azonban folyamatosan halasztotta a nagyobb pénzösszeget felemésztő székely vonalak kiépítését. A helyi közösségek a nehéz hegyipályák kiépítését állami segítség nélkül nem tudták megvalósítani. A Hargita hegylánc áttörhetetlen falként magasodott a székely vasútvonal tervek előtt. A székely vasút építéstörténete 1915-ben véget ért. Az 1941–1942-ben a második világháború idején megépült Szeretfalva–Déda vasútvonal a székely körvasút kiegészítő része, de nem tartozik a szigorúan vett székely vasúthálózathoz. A gazdasági és a történelmi szükséglet hozta létre, hogy megteremtődjön a vasúti forgalom Észak-Erdély és Székelyföld között.

A disszertációmban a székely vonalak építéstörténetének bemutatása mellett hangsúlyt fektettem a vasút építésének gazdasági és társadalmi hatásaira. A vasút építése volt az első olyan tőkeerős vállalkozás, amely közvetve vagy közvetlenül érintette a helyi társadalom minden tagját. A településekre érkező mérnökök, vállalkozók, ügynökök, munkások áradata felborította a helységek megszokott mindennapi életét. A vasútvonal átalakította a táj és a települések képét. A vasúti pályaudvar építkezési formájával, berendezésével, szolgáltatásaival egyfajta civilizációs mintát is sugárzott a település irányába. Marosvásárhely részben a vasútnak köszönhetően Erdély egyik legjelentősebb gazdasági és közigazgatási központja lett. Csíkszereda fejlődésében szintén fontos szerepet tölt be a vasút és a pályaudvar, a város ténylegesen a vármegye központjává vált és városias formát kezdett öltetni. Más városoknál azonban, mint Székelyudvarhely vagy Kézdivásárhely a végállomási szerepkör behatárolta a fejlődési lehetőségeket.

A vasút, elérhető közelségbe hozta Székelyföldet az ország többi részéhez. Baross Gábor által bevezetett zónatarifának köszönhetően milliók ültek vonatra. A kis székely települések lakossága is megengedhette, hogy közeli vagy távoli utazásaira a vasút kényelmét és biztonságát használja. A székely települések bekapcsolódtak az ország gazdasági vérkeringésébe. A régió igaz, hogy főként mezőgazdasági és fatermékkel, de jelen volt az ország áruforgalmában és egyes termékei, mint például a tojás, gyümölcs, fűrészáru Európa távoli vidékeire is eljutottak.

A befejezetlen székely vasúthálózat talán legnagyobb hátránya, hogy nem tudta betölteni azt a gazdasági kapocs szerepet, amit szántak neki. A székely vármegyék mindegyike valamelyik másik erdélyi vármegyével került szorosabb gazdasági kapcsolatba és nem pedig egymással. A vasút ugyan elősegítette Székelyföld modernizációját, de a vonalhálózat hiányosságai, az előnytelen csatlakozás és menetrend a térség periférikus helyzetét tovább konzerválta. Székelyföld belső gazdasági kapcsolatainak megerősítésében a közúti forgalom későbbi modernizálása, majd az autó megjelenése sietett a vasút segítségére.

A vasútnak köszönhetően megszűnt a székely fürdők egy részének elszigeteltsége, a helyi kispolgárok és a román arisztokrácia mellett az ország távoli részeiről érkeztek fürdővendégek Előpatakra, Borszékre, Tusnádra vagy Szovátára. A híres székelyföldi borvíz a vasútnak köszönhetően eljutott Közép-Európa nagyobb városaiba.

Székelyföld utóbbi másfél évszázadnyi történelmi fejlődése nem érthető meg a vasútvonal szerepének vizsgálata nélkül. A disszertáció újszerűsége abban áll, hogy rámutat a vasútnak a régió belül betöltött modernizációs szerepére, morfológiai hatására, életmódbeli változásokra, de rávilágít a vonalhálózat hiányosságaira és annak negatív következményeire is.

Források és szakirodalom

I. Levéltári források:

Magyar Országos Levéltár (MOL), Budapest

Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. (1867–1944) K 27 – 1867. július 12.

Belügyminisztérium K 150 Általános iratok

Közmunka és Közlekedési Minisztérium: K 173. csomó 49, csomó 50, csomó 73, csomó 87, csomó 477, csomó 935.

Kereskedelmi Minisztérium: K 229. csomó 94, csomó 176, csomó 177, csomó 316, csomó 317, csomó 509, csomó 626, csomó 627, csomó 800, csomó 809.

K 246. csomó 15, csomó 74, csomó 218.

Magyar Államvasutak Igazgatóságának iratai:

Z. 1524 MÁV bizalmas iratok doboz 2

Z. 1527 Helyi érdekű vasutak iratai doboz 30.

Román Országos Levéltár Hargita Megyei Kirendeltség, Csíkszereda. (ROLHmKCs)

Udvarhely vármegye képviselő bizottsági jegyzőkönyve. Fond 43. Leltári szám 166. Reg. (kötet) 5.

Román Nemzeti Levéltár Maros Megyei Kirendeltség, Marosvásárhely (ROLMmKMv)

Gyűjtemények és Oklevelek 1506–1978. Fond 4. Leltári szám 318.

Marosszék. Hivatalos iratok. Fond 23. Leltári szám 136.

Marosvásárhely város iratai. Fond 9. Leltári szám 107.

Kis-Küküllő vármegye iratai. Fond. 82. Leltári szám 371.

Kis-Küküllő vármegye főispáni iratok. 1876-1918. Vasúti Bizottság iratai Fond. 73. Leltári szám 335.

Marosvásárhelyi polgármesteri hivatal iratai. Technikai iratok 1898–1914. Fond 9. Leltári szám 109.

Román Nemzeti Levéltár Kovászna Megyei Kirendeltség, Sepsiszentgyörgy (ROLKmKS)

Háromszék Vármegyei iratai. Alispáni iratok. Fond 9. Leltári szám 1. Vasúti iratok 1–9 doboz.

II. Sajtó: A vasútépítkezések és az azt követő évek lapszámaint néztem át a felhasznált sajtó esetében. A sajtótermékek egy részénél ahol a címükből nem egyértelmű zárójelben megjelenésük helye látható:

Brassó

Csíki Lapok

Ellenzék (Kolozsvár)

Erdély (Marosvásárhely)

Gyergyói Hírlap

Gyergyó

Kelet (Kolozsvár)

Kisküküllő (Dicsőszentmárton)

Kolozsvár

Kolozsvári Közlöny

Közérdek (Marosvásárhely)

Maroshévízi Hírlap

Maros-Torda (Marosvásárhely)

Marosvidék (Marosvásárhely)

Magyar Mérnök és Építés Egylet

Közlönye (Budapest)

Magyar Polgár (Kolozsvár)

Nemere (Brassó, Sepsiszentgyörgy)

Pesti Napló

Székelység (Marosvásárhely)

Székel Hírlap (Marosvásárhely)

Székel föld (Marosvásárhely)

Székel Lapok (Marosvásárhely)

Székel Napló (Marosvásárhely)

Székel Nemzet (Sepsiszentgyörgy)

Székel Nép (Marosvásárhely)

Székel Újság (Kézdivásárhely)

Székel föld (Kézdivásárhely)

Székeludvarhely

Udvarhely

Udvarhelyi Híradó

Vasárnap (Marosvásárhely)

Vasúti és Hajózási Hetilap (Budapest)

Vasúti és Közlekedési Közlöny (Budapest)

III. Nyomtatott forrás kiadványok:

A Brassói Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1890-ik évben. Brassó, 1891, Brassói Kereskedelmi és Iparkamara.

Daniel Gábor: *Udvarhelyszéki változások 1861–1898. I. kötet. Udvarhelyszéki események. 1861–1874. II. kötet. Udvarhely megyei események. 1875–1898.* Kézirat. A székelyudvarhelyi Haáz Rezső Múzeum tulajdonában.

Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. (Kereskedelmi monográfia) I–II. köt.* Budapest, 1896, M. Kir. Államvasutak.

Az Első székely vasút tervezetének ismertetése. Székelyudvarhely, 1885, k.n.

Emlékirat a keleti vasutnak csatlakozási pontjára nézve. Pest, 1870, k.n.

Emlékirat a tervezett Máramarossziget–Brassói vasútvonal tárgyában. Pest, 1871, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társulat.

Emlékirat közutaink állapotáról. Budapest, 1903, Kiadta a Kereskedelemügyi M. Kir. Minisztérium.

Erdély etnikai és felekezeti statisztikája. I. Kovászna, Hargita és Maros megye. Népszámlálási adatok 1850–1992 között. (összeállította: Varga E. Árpád) Budapest–Csíkszereda, 1998, Pro-Print Könyvkiadó.

A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése. (szerk. Dékány Mihály) Budapest, 1885, Közmunka- és Közlekedési Minisztérium.

Jelentés a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara kerületének 1910. évi közgazdasági viszonyairól. Marosvásárhely, 1911, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara.

Kalauzok kézikönyve. (összeállította Váczy István) Kolozsvár, 1894, k.n.

Kisküküllővölgyi Helyi Érdekű Részvény-Társaság II. évi jelentése az 1899-iki üzletéről. Budapest, 1900, k.n.

Magyar Királyi Államvasutak 1888. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1889, Hornyásky Viktor Könyvnyomdája.
(MÁV 1889.)

Magyar Királyi Államvasutak 1889. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1890, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.
(MÁV 1890.)

Magyar Királyi Államvasutak 1890. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1891, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.

(MÁV 1891.)

Magyar Királyi Államvasutak 1891. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1892, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.

(MÁV 1892.)

Magyar Királyi Államvasutak 1892. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1893, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.

(MÁV 1893.)

Magyar Királyi Államvasutak 1893. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1894, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.

(MÁV 1894.)

Magyar Királyi Államvasutak 1894. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1895, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1895.)

Magyar Királyi Államvasutak 1895. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1896, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1896.)

Magyar Királyi Államvasutak 1896. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1897, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1897.)

Magyar Királyi Államvasutak 1898. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1899, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1899.)

Magyar Királyi Államvasutak 1899. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1900, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1900.)

Magyar Királyi Államvasutak 1900. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1901, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1901.)

Magyar Királyi Államvasutak 1901. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1902, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1902.)

Magyar Királyi Államvasutak 1902. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1903, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1903.)

Magyar Királyi Államvasutak 1903. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1904, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1904.)

Magyar Királyi Államvasutak 1904. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1905, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1905.)

Magyar Királyi Államvasutak 1905. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1906, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1906.)

Magyar Királyi Államvasutak 1906. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1907, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1907.)

Magyar Királyi Államvasutak 1907. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1908, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1908.)

Magyar Királyi Államvasutak 1908. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1909, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1909.)

Magyar Királyi Államvasutak 1909. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1910, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1910.)

Magyar Királyi Államvasutak 1910. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1911, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1911.)

Magyar Királyi Államvasutak 1911. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1912, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1912.)

Magyar Királyi Államvasutak 1912. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1913, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1913.)

Magyar Királyi Államvasutak 1913. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1914, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1914.)

Magyar Királyi Államvasutak. Függelék az 1914/1915 számadási év üzletjelentéséhez. Budapest, 1916, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1916.)

Magyar Királyi Államvasutak állapota és üzleti eredményei az 1915/1916-iki számadási évben. Budapest, 1918, Pallas Részvénytársaság Nyomdája.

(MÁV 1918.)

A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése. Kolozsvár, 1883, Magyar Királyi Államvasutak Kolozsvári Üzletvezetősége.

Magyarország népesedési mozgalma 1876-ban. (szerk. Keleti Károly) Budapest, 1878, Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal.

Magyar Statisztikai Évkönyv. VI. évf. Budapest, 1879, Szerkeszti és Kiadja Az Országos Magyar Kir. Statistikai Hivatal.

Magyar Törvénytár 1889–1891. (szerk. Márkus Dezső) Budapest, 1897, Franklin-Társulat.

Magyar városok statisztikai évkönyve. (szerk. Thirring Gusztáv) I. évf. Budapest, 1912, k.n.

Magyar Vasúti Évkönyv 1879. II. évf. (szerk. Vörös László) Budapest, 1879. Kiadó Mihók Sándor.

Magyar Vasúti Évkönyv 1880. III. évf. (szerk. Vörös László) Budapest, 1880. Kiadó Mihók Sándor.

Magyar Vasúti Évkönyv 1881. IV. évf. (szerk. Vörös László) Budapest, 1882. Kiadó Mihók Sándor.

Magyar Vasúti Évkönyv 1882. V. évf. (szerk. Vörös László) Budapest, 1883. Kiadó Mihók Sándor.

Magyar Vasúti Szaknaptár Közlekedési almanach és sematizmus. 1916. XII. évf. (szerk. Wodianer Béla Antal) Budapest, é.n. Wodianer F. és Fiai Könyvnyoda.

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1891-es évben. Marosvásárhely, 1892, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara.

(MvKI, 1892.)

A Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1892-ik évben. Marosvásárhely, 1893, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara.

(MvKI, 1893.)

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1895-ik évben. Marosvásárhely, 1896, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara.

(MvKI, 1896.)

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1896-ik évben. Marosvásárhely, 1897, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara.

(MvKI, 1897.)

Mikó Imre: *A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszternek az ország közlekedési eszközeinek állapotáról és a vezetésére bízott minisztérium tevékenységéről Ő Felségéhez intézett felterjesztése.* é.n. k.n.

A nagyküllővölgyi székely vasút tervezete. Budapest, 1882, Az Athenaeum R. Társ. Könyvnyomdája

A Székely Művelődési és Gazdasági Egylet Marosvásárhelyt 1884. évi szeptember hó 25-én tartott nagygyűlésének emlékkönyve. Marosvásárhelyt, 1884, A Székely Mivelődési és Közgazdasági Egylet

Vasúti Szaknapár az 1899. évre. XII. évf. (szerk. Ocskói Ocskay Gusztáv) Budapest, 1898, Posner Károly Lajos és Fia.

Vélemény a Marosvásárhely–Parajdi H.É.V. építése közben levonult árvizek okozta rongálásokról. (szerk: Zielinski Szilárd) Budapest, 1913, Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részvénytársaság.

IV. Szakirodalom: 1. Önálló kiadványok:

Balaton Petra: *A székely akció története.* Budapest, 2004, Cartofil.

Barabás Endre: *Maros-Torda vármegye és Maros-Vásárhely közgazdasági leírása.* Budapest, 1907, Pesti Könyvnyomda. (Megyei monográfiák 17-18.)

Baross Gábor. (szerk. Frisnyák Zsuzsa) 2. kiad. Budapest, 2000, Dinasztia Kiadó.

Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România. V. Regionalele de cale ferată: București și Craiova.* București, 1999, Editura Feroviară.

Bényei Zsigmond – Lukács Lipót: *A vasúti pályaudvarok.* Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár, I. 33.)

Berend T. Iván – Ránki György: *Gazdasági elmaradottság, kiutak és kudarcok a XIX. századi Európában. Az európai periféria az ipari forradalom korában*. Budapest, 1979, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

Bilibók Ágoston: *A Csíkszereda–Gyimesbükk vasútvonal története*. Csíkszereda, 2005, k.n.

Boitoş, Olimpiu: *Lupta lui G. Bariţiu, în 1847, pentru introducerea căilor ferate în Transilvania*. Braşov, 1945. k.n.

Borszéky Soma: *A székelly vasutakról*. Sepsiszentgyörgy, 1905, Jókai Nyomda.

Borszéky Soma: *Székelly vasutat a székelységnek*. Székellyudvarhely, 1905, Betegh Nyomda.

Botez, Constantin – Urmă, Demetru – Saizu, Ioan: *Epopoea feroviară românească*. Bucureşti, 1977, Editura Sport-Turism.

Bölöni Farkas Sándor: *Utazás Észak Amerikában*. Kolozsvárt, 1834, Tilsch.

Cebuc, Alexandru – Mocanu, C.: *Din istoria transporturilor de călători în România*. Bucureşti, 1967, Editura Ştiinţifică.

Csíki Zoltán – Horváth István – Ozsváth Pál – Vécsei András: *Rapsóné öröksége. Tanulmányok Parajd község múltjából*. Déva, 2006, Corvin.

Csíkvári Jákó: *A közlekedés története. A vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története*. I–II. köt. Budapest, 1882–1883, Franklin-Társulat könyvnyomdája.

Csíkvári (Whürl) Jákó: *A világforgalom eszközei a vasutak, posták és távírdák*. Budapest, 1877, Posner Nyomda.

Csíkvári (Whürl) Jákó szerk: *Magyar Vasúti Lexikon, vasúti alkalmazottak, valamint a vasúti ügyek iránt érdeklődő művelt közönség számára*. Budapest, 1879, Kiadja Rautmann Frigyes.

Dicsőszentmárton jeles magyar személyiségei a XIX. sz. végén és a XX. század elején. Dicsőszentmárton, 2006, Alkisz.

Din istoria Transilvaniei. I–II. 3. kiad. Bucureşti, 1963, Editura Academiei Republicii Populare Romîne.

Dobiecki Sándor: *Helyi-érdekű vasutaink alapítása, építése és üzlete*. Budapest, 1893, Magyar Mérnök és Építész-Egylet Könyvkiadó.

Edvi Illés Aladár–Méhely Kálmán: *A vasút és az ipar*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 27.)

Egyed Ákos: *A korszerűsödő és hagyományörző Erdély*. I–II. Csíkszereda, 1997, Pallas-Akadémia Könyvkiadó.

Egyed Ákos: *A székellyek rövid története a megtelepedéstől 1918-ig*. Csíkszereda, 2006, Pallas-Akadémia Könyvkiadó.

Egyed Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Bukarest, 1981, Kriterion Könyvkiadó.

Endes Miklós: *Csík-, Gyergyó-, Kászon-székek (Csík megye) Földjének és népének története 1918-ig*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó.

Erdély nevesebb fürdői 1902-ben. Budapest, 1903, Hornyánszky Nyomda.

Erdély története. 1830-tól napjainkig. (szerk. Szász Zoltán) III. kötet Budapest, 1986, Akadémiai Kiadó.

Erdélyi vasút. Székely gyors. (főszerk. T. Hámosi Ferenc) h. n. é. n. Indóház Kiadó.

Erdősi Ferenc: *A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig*. Pécs, 2000, MTA Regionalis Kutatások Központja.

Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1700–2000*. Budapest, 2001, Kiadja Historia MTA Történelemtudományi Intézet.

Göllner, Carol: *Gîndirea economică a sașilor din Transilvania în secolul al XIX-lea*. București, 1969, Editura Academiei Republicii Socialiste România.

Görög Sándor: *A vasutak építése*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 31–32.)

Haich Károly: *A helyi érdekű vasutakról*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 22.)

Hajós György: *Hollán Ernő. A katona, a mérnök, az államférfi*. Budapest, 2006, Építésügyi Tájékoztatási Központ.

Hankó Vilmos: *Székelyföld*. Budapest, 1993, Akadémiai Kiadó.

Hanzely János: *Magyarország közútjainak története*. Budapest, 1960, Közlekedési Dokumentációs Vállalat (Útügyi Kutató Intézet)

Háromszék vármegye emlékkönyv Magyarország ezredéves fennállása ünnepére. Sepsiszentgyörgy, 1899, Jókai-Nyomda-Részvénytársulat.

Hieronimi Károly: *Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei*. Budapest, 1902, Patria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részv.-Társaság.

Hollán Ernő: *Magyarország vasúthálózatának rendszere*. Bécs, 1856, Sommer Lipót.

Horváth Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)* I. kötet (1827–1944) Budapest, 2004, MÁV Rt. Vezérigazgatósága. (Vasúthistoria könyvek)

Kállay Béni: *Olcsó vidéki vasutak Magyarországon*. Budapest, 1881, Athenaeum.

Kelemen Lajos: *Születtem Marosvásárhelyt. Önéletrajzi feljegyzések*. Kolozsvár, 1993, Komp-Press Kiadó.

Képesy Árpád: *A magyar vasútügy története*. Budapest, 1908, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 1.)

- Keresztes Gyula: *Vásárhelyen vásár tartatik...* Bukarest, 1996, Kriterion.
- Kósa László: *Fürdőélet a Monarchiában.* Budapest, 1999, Holnap Könyvkiadó.
- Kozma Ferencz: *Székelyföld közgazdasági és közmívelődési állapota.* Budapest, 1879, Székely Mívelődési és Közgazdasági Egyesület.
- Körösi József: *A magyar kormány nagy vasúti szerződésének birálata.* Pest, 1872, Aigner Lajos.
- Kövér György: *Iparosodás agrárországban.* Budapest, 1982, Gondolat.
- Kövér György: *A felhalmozás íve. Társadalom és gazdaságtörténeti tanulmányok.* Budapest, 2002, Új Mandátum Könyvkiadó.
- Lăcrișeanu, Șerban – Popescu, Ilie: *Istoricul tracțiunii feroviare din România. I. 1854–1918.* București, 2003, Editura ASAB.
- List Frigyes: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról.* (Közli Földes Béla) Budapest, 1916, Magyar Tudományos Akadémia Kiadása.
- Lónyai Menyhért: *Hazánk anyagi érdekeiről. I. Közlekedési eszközök. 1. Kőutak. 2. Víziutak. 3. Vasutak. II. füzet. Víziutak-Vasutak.* Pest, 1847, Geibel Károly.
- Lukács Béla: *A Magyar Keleti Vasút.* Kolozsvár, 1870, Róm. Kath. Lyceum Nyomdája.
- A Magyar Kereskedelmi és Iparkamarák keletkezésének, fejlődésének és működésének története. 1850–1896.* (szerk. a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara.) I. rész. Budapest, 1896, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság.
- Magyar Vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig.* (főszerk. Kovács László) I. kötet. Budapest, 1995, Közlekedési Dokumentációs Rt.
- Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig.* (főszerk. Kovács László) II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Kft.
- Magyar Vasúttörténet. 1900-tól 1914-ig.* (főszerk. Kovács László) IV. kötet. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Rt.
- Magyarország története 1848–1890.* (Főszerk. Kovács Endre) 6/1–2. köt. Második, javított kiadás Budapest, 1987, Akadémiai Kiadó.
- Magyarország története 1890–1918.* (Főszerk. Hanák Péter) 7/1. köt. Harmadik, másodikhoz képest változatlan kiadás Budapest, 1988, Akadémiai Kiadó.
- Majdán János: *Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon.* h.n. 1997, MÁV Rt. Vezérigazgatósága.
- Majdán János: *Modernizáció-vasút-társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században.* Baja, 2010, Eötvös József Főiskolai Kiadó.

- Maurer Vilmos: *A vasutak pénzügyei*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 25–26.)
- Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, 1937, Kapisztán Nyomda.
- Mikó Imre: *Magyarország vasúthálózata*. Pest, 1867, k.n.
- Nagy Mariann: *A magyar mezőgazdaság regionális szerkezete a 20. század elején*. Budapest, 2003, Gondolat Kiadó.
- Novák Károly-István: *Azok a boldog békeidők Székelyudvarhelyen*. Székelyudvarhely, 2011, Udvarhelyszéki Kulturális Egyesület.
- Otrobán Nándor–Nagy Gusztáv: *Előpatak és vidéke*. Brassó, 1875, k.n.
- Pál Judit: *Városfejlődés a Székelyföldön 1750–1914*. Csíkszereda, 2003, Pro-Print Könyvkiadó. (Múltunk Könyvek)
- Pap János: *Puskás Tivadar. Egy nagy magyar feltaláló éltérégénye*. Budapest, 1960, Terra.
- Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves története. 1841-1941*. Budapest, 1941, k.n.
- Péter Attila: *Volt egyszer egy villanytelep. A székelyudvarhelyi villanytelep története*. Székelyudvarhely, 1998, Infopress.
- Pogány Mária: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában. (1845–1873)*. Budapest, 1980, Akadémiai Kiadó.
- Popescu, Ilie: *Căi ferate: transporturi clasice și moderne*. București, 1987, Editura Științifică și Enciclopedică.
- Popescu, Ilie: *Căi ferate române: o istorie în date și imagini: aniversări feroviare-2001*. București, 2001, Editura ASAB.
- Puskás Julianna: *Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940 között*. Budapest, 1982, Akadémiai Kiadó.
- Rácz Lajos: *Erdély vasút-politikája*. Marosvásárhely, 1917, Tükör Nyomda.
- Schivelbusch, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest, 2008, Napvilág Kiadó.
- Sípos Kamilló: *Vasutak történetének vázlata Erdélyben*. Kolozsvár, 1911, Erdélyi Gazda.
- Szabó Jenő: *Baross művének és rendszerének utóhatásai*. Budapest, 1912, Franklin-Társulat Nyomdája.
- Szabolcsy Antal: *A közlekedés története*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 23–24)
- Széchenyi István: *Magyar közlekedési ügyről*. Budapest, 1987, Könyvértékesítő Vállalat. (Tudománystár füzetek)

A Székely Kongresszus szervezete, tagjainak névsora, tárgyalásai és határozatai. Csíkszereda, 2001, Hargita Kiadóhivatal.

T. Nagy Imre: *Csík vármegye közigazgatási leírása.* Budapest, 1902, Jókai Nyomada.

Tarisznyás Márton: *Gyergyó történeti néprajza.* Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó.

Thirring Gusztáv: *Egységes idő.* Budapest, 1892, Klny. a Turisták Lapjából.

Thirring Gusztáv: *A magyarországi kivándorlás és a külföldi magyarság.* Budapest, 1904, Kilián.

Ujhelyi Géza: *A vasútiügy története.* Budapest, 1910, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt.

Venczel József: *A falumunka útján.* Székelyudvarhely–Budapest, 1993, Orbán Balázs Közművelődési Egyesület.

Vofkori György: *Székelyudvarhely várostörténet képekben.* Kolozsvár, 1998, Polis Könyvkiadó.

Vofkori György: *Csíkszereda és Csíksomlyó képes története.* Békéscsaba, 2007, Typografika.

Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy.* Budapest, 1925, Magyar Tudományos Akadémia.

Zichy Edmund: *Egy szó az erdélyi vasútról.* Pest, 1866, Nyomatott Heckenast Gusztávnál.

2. Tanulmányok:

Acsády Jenő: Közutaink közgazdasági és közgazdasági tekintetben. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 36 évf. 1902. 3. füzet. 122–135.

Aspay, Mealie: Making Tracks: Promoting the Rothschild Archive as a source for railway history. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries.* (szerk: Ralf Roth – Günter Dinshöhl) Aldershot, 2008, Ashgate. 3–12.

Balaton Petra–Reisz T. Csaba: A székelyföldi ipari akció. In: *Levéltári Közlemények*. 77. évf. 2006. 2. 55–122.

Barkóczi Jolán: A magyar vasutak a Gazdasági Lapok tükrében (1849–1866). In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve.* (szerk. Czére Béla) VI. 1981–1982. Budapest, 1983, Közlekedési Dokumentációs Vállalat. 279–312.

Beluszky Pál: Egy fél siker stációja (avagy a modernizáció regionalis különbségei a századelő Magyarországon) In: *Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek.* (szerk. Dövényi Zoltán) Budapest, 2000, MTA Földrajtudományi Kutatóintézet. 299–326.

Boros Béni: Az Arad–körösvölgyi vasút ismertetése. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 13. évf. 1879. 4. füzet. 327–372.

- Bottenstein Gyula: A Karakó-völgy áthidalása. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 32 évf. 1898. 8. füzet. 327–338.
- Cieger András: Gazdagodás és korrupciós vád. In: *Századvég*, 2006. 2. sz. (40. szám). 31–68.
- Egyed Ákos: A Székelyföld közgazdasági és társadalmi helyzete az 1902-es székely tusnádi kongresszus tükrében. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 189–208.
- Egyed Ákos: Magyar gazdasági gondolkodás Erdélyben a XIX. században. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 37–52.
- Egyed Ákos: Régiók versengése a vasútért Erdélyben a 19. század közepén (1848–1873). In: *Erdélyi Múzeum*, 62. kötet, 2000, 1–2. füzet. 46–58.
- Egyed Ákos: Széchenyi István hatása Erdélyben. In: *Széchenyi és Erdély*. (szerk. Somai József) Kolozsvár, 2002, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 11–48.
- Erdősi Ferenc: Erdély közlekedéshálózatának kialakulása és fejlődése. In: *Erdély természeti és történeti földrajza*. (szerk. Boros László) Nyíregyháza, 2000, Észak-és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 8. Bessenyei Könyvkiadó. 306–315.
- Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története. In: *Értekezések a nemzetgazdaságtan és statisztika köréből*. (szerk: Földes Béla) I. köt. 9. sz. 1883, Magyar Tudományos Akadémia Könyvkiadó Hivatala. 293–422.
- Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. In: *Vasúti és Hajózási Hetilap*, XI. évf. 1909. február 12. 7. sz. 62–64
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII*. 2001–2002. Budapest, 2003, Közlekedési Múzeum. 305–320.
- Gidó Csaba: Az 1902-es tusnádi székely kongresszus és a székely kivándorlás. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok I*. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2001, Litera Könyvkiadó. 51–67.
- Gidó Csaba: Székelyföldi városok vasútforgalmi vonzáskörzete a XIX. század végén. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok*, VI. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsanna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2006, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 113–133.
- Gidó Csaba: A kis-Küküllő-völgyi vasút a Monarchia korában. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII*. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán

Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 178–210.

Gidó Csaba: A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20. század fordulóján. In: *A Csíki Székely Múzeum Évkönyve 2007–2008.* (sorozatszerk. Murányi János) Csíkszereda, 2008, Csíki Székely Múzeum–Pro-Print Kiadó. 115–130.

Gidó Csaba: A maros-tordai helyi érdekű keskenyvágányú vasút. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 133–154.

Gidó Csaba: Marosvásárhely gazdasági vonzáskörzete a vasútforgalom szempontjából a 19. század utolsó évtizedében. In: *Marosvásárhely történetéből. 2. Új- és legújabbkori tanulmányok.* (Összeállította Pál-Antal Sándor – Novák Csaba Zoltán) Marosvásárhely, 2007, Mentor Kiadó. 55–69.

Gidó Csaba: Vasútépítő munkások és vállalkozók Székelyföldön. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok X.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2010, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 141–158.

Giuntini, Andrea: Downtown by the train: the impact of railways on Italian cities in the nineteenth century—case studies. In: *The City and the Railway in Europe.* (szerk: Ralf Roth – Marie Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 119–135.

Hegedüs Lóránt: A kivándorlási kongresszusok eredményei. In: *Budapesti Szemle,* (szerk. Gyulai Pál) 117. kötet. Budapest, 1904. 326. sz.

Hegedüs Lóránt: A székelyek kivándorlása Romániába. In: *Budapesti Szemle,* (szerk. Gyulai Pál) 111 kötet. Budapest, 1902. 307. sz. 31–72.

Horváth Ferenc: A hazai vasútvonalak alépítményeinek építési hibái. I. rész. In: *Közlekedéstudományi Szemle.* LV. évf. 2005. 6. sz.

Horváth Ferenc – Kubinszky Mihály: A Magyar Keleti Vasút Nagyvárád–Kolozsvár–Brassó fővonala és a hozzácsatlakozó szárnyvonalak. In: *Műszaki Szemle,* 2002. 18. sz. 3–9.

Horváth Ferenc – Kubinszky Mihály: Az erdélyi vasútépítészet előzményei – V. rész. In: *Műszaki Szemle,* 2002. 17. sz. 7–14.

Horváth Ferenc – Kubinszky Mihály: Magyar vasúti építkezések Erdélyben. In: *Műszaki Szemle,* 2004. 25. sz. 16–24.

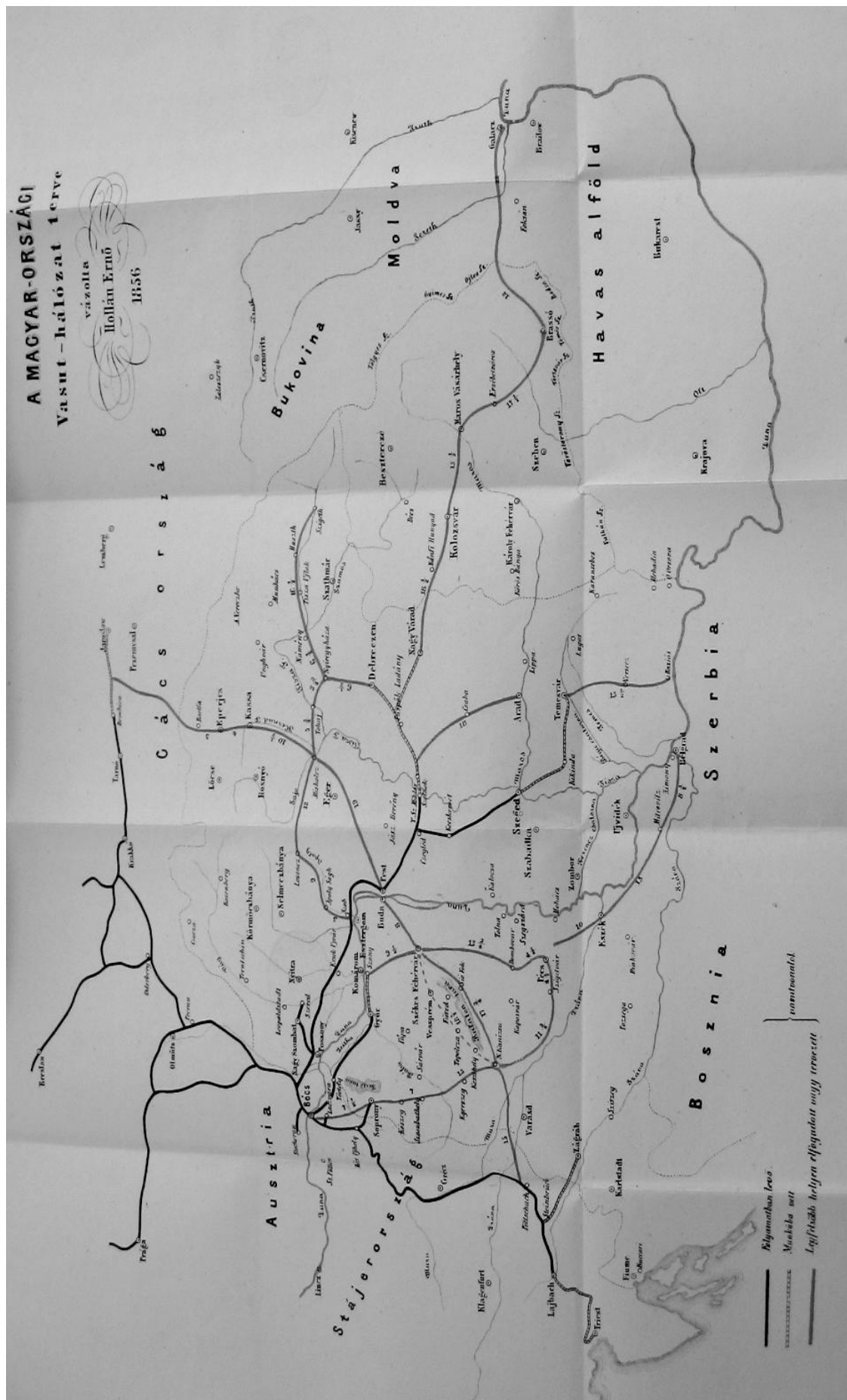
- Kain Albert: A székely vasutak Csíkszereda–Gyimesi szoros vonalrészének építése, különös tekintettel a lóvési alagútra. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 31. évf. 1897. 8. füzet. 342–361.
- Kain Albert: A székely vasutak Csíkszereda–gyimesi vonalának néhány műtárgya. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 31 évf. 1897. 9. füzet. 369–380.
- Kaposi Zoltán: Az angliai közlekedési rendszer átalakulása (1750–1850) In: *Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára*. (szerk. Nagy Mariann) Pécs, 1997, University Press Pécs. 211–225.
- Katona Imre: Átmeneti bérmutatványok. In: *A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914*. (szerk. Szabó István) II. köt. 2. kiadás. Budapest, 1972, Akadémia Kiadó. 382–432.
- Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*. (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadói Iroda. 385–393.
- Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century*. (szerk. Komlos, John) New York, 1983, Columbia University Press. 183–204.
- Kovács Gyula: Észrevételek vicinális vasutaink fejlődéséről és különösen a székelyföldi helyi érdekű vasutakról. In: *Vasúti és Közlekedési Közöny*, XIX. évf. 1888. február 12. 19. sz. 209–210.
- Majdán János: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*. (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadó Iroda. 377–384.
- Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In.: *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában*. (szerk. Tóth G. Péter) Veszprém, 2002, OOK Press. 303–324.
- Majdán János: Az erdélyi vasútállomások vonzáskörzete. In: *Székelyföld 2000. A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Válogatás a 2000. április 13–15-i, tusnádfürdői konferencián elhangzott előadásokból*. Csíkszereda, 2001, Székelyföld Munkacsoport. 173–186.
- Merger, Michele: Raffaele de Ferrari, Duke of Galliera an investor of European stature. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth – Günter Dinshöb) Aldershot, 2008, Ashgate. 25–32.

- Mureşanu, H.: Proiecte privind construirea primelor căi ferate în Transilvania. In: *Anuarul Institutului de istorie şi arheologie Cluj-Napoca. XVII.* 1974. Editura Academiei Republicii Socialiste Române. 269–279.
- Nagy Botond: Az Osztrák-Magyar–Román külkereskedelem szállítóeszközei 2. A Vasúti csatlakozások első üteme. In: *Acta Siculica.* Sepsiszentgyörgy, 2009, Székely Nemzeti Múzeum. 501–512.
- Nagy Botond: Megélhetési taktikák válság idején: Kézdivásárhelyi csízmadia- és cipésmesterek az osztrák-magyar–román vámháború körülményei között. In: *Acta Siculica.* Sepsiszentgyörgy, 2010, Székely Nemzeti Múzeum. 417–443.
- Nagy Róbert: Külföldiek tőkebefektetései a Székelyföldön 1880–1918. In: *Areopolisz. Történelem és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 119–132.
- Nagy Róbert: Székelyudvarhely gazdasági fejlődése a XIX. század végén és a XX. század elején. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok. V.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Csíkszereda, 2006, Hargita Kiadóhivatal. 231–253.
- Pál Judit: A székelyföldi vasútak kezdetei és jelentőségük. In: *Acta-1997.* (Acta Hargitensia IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 273–277.
- Palkó Attila: Tutajozás a Maroson. In: *Korunk Évkönyv 1979.* Kolozsvár-Napoca, 1978. 202–212.
- Papucs András: Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken. In: *Acta-2001.* (Acta Hargitensia VIII) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 2002, T3 Kiadó. 257–285.
- Papucs András: Háromszéki iparvasutak térképeken különös tekintettel a kommandói erdei vasútra. In: *Acta-2006.* (Acta Siculica) 2006 A Székely Nemzeti Múzeum és a Délkelet Intézet Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 2006, T3 Kiadó. 147–162.
- Ifj. Perczel Mór: A Brassó–tömösi vasút. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye,* 1880. 14 évf. 1 füzet. 1–18.
- Rosegger, Gerhard – Jensen, H. John: Transylvanian railways and access to the lower Danube, 1856–1914. In: *East European Quarterly,* XXIX, No.4. January, 1996. 427–448.

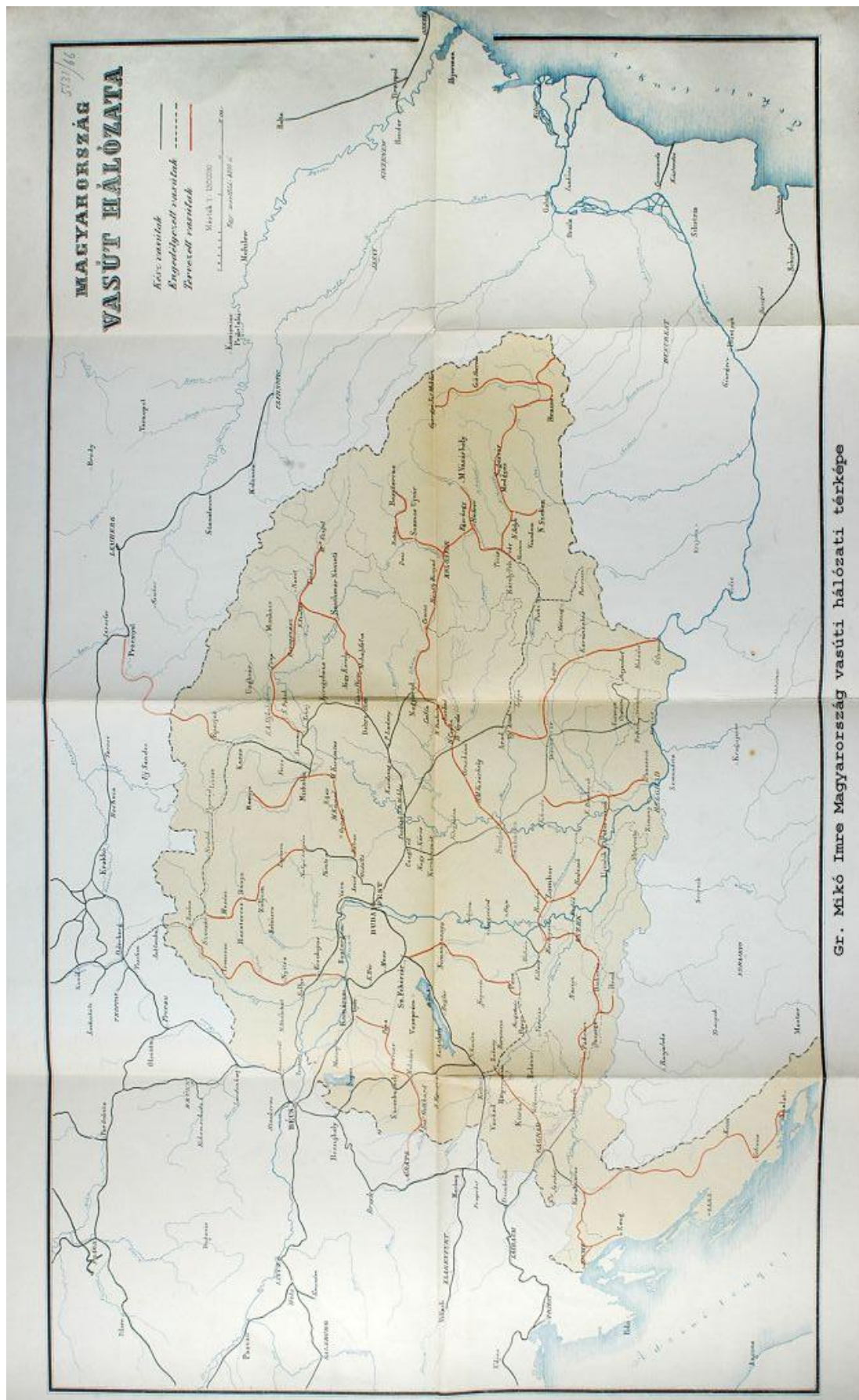
- Roth, Ralf: Interactions between railways and cities in nineteenth-century Germany: some case studies. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003, Ashgate. 3–27.
- Róth András Lajos: Az állami beavatkozási politika kezdetei a Székelyföld mezőgazdaságába a XIX–XX. század fordulóján. In: *Emlékkönyv Csetri Elek születésének nyolcvanadik évfordulójára*. Kolozsvár, 2004, Az Erdélyi Múzeum-Egyesület kiadása. 407–419.
- Róth András Lajos: Fehér vagy tarka szarvasmarha? Érvek és ellenérvek a fajtaváltás kérdésében. In: *Areopolisz. Történelemi és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 155–200.
- Sándor Vilmos – Kolossa Tibor: Magyarország államkölcseinek történetéből. In: *Századok*, 84. évf. 1950. 1–4. sz. 353–378.
- Schwarczel Sándor: A vasútak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 14 évf. 1880. 5. füzet. 511–557.
- Tănase, Michel: Railways, towns and villages in Transylvania (Romania): Impact of the railways on urban and rural morphology. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth – Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 45–59.
- Vajda Ludovic: Prima cale ferată din Transilvania. In: *Acta Musei Napocensis. VIII.* Cluj, 1971, Muzeul de Istorie. 287–298.
- Werczberger Péter: Kommandó múltja, jelene. In: *Székelyföld*, VIII. évf. 2004. október 10. sz. 145–155.
- Zepeczaner Jenő: Előtanulmány a megkésett székelyföldi polgárosodásról. In: *Korunk* 1994. 6. sz. 108–114.
- Zepeczaner Jenő: A székelyföldi fürdők látogatottsága. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 113–144.

Mellékletek

1. Széchenyi István vasútvonal hálózat terve 1848-ból.	281.p
2. Hollán Ernő vasútvonal hálózat terve 1856-ból.	282.p
3. Mikó Imre Magyarország vasúthálózati térképe 1867-ből.	283.p
4. Erdély geológiai térképe.	284.p
5. A Magyar Keleti Vasút hálózata 1872-ben.	285.p
6. Máramarossziget–Brassó vasútvonal terve 1871-ből.	286.p
7. A magyar-román vasúti csatlakozási tervek az 1870-es évekből.	287.p
8. Erdélyi helyi érdekű vasútvonal tervek 1888-ból.	288.p
9. A székely vasúthálózat terve 1894-ből.	289.p
10. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasút építése Tusnádfürdőnél 1896-ban.	290.p
11. Csíkszereda–Gyimes vasútvonalon a Karakó völgyhid.	290.p
12. A Karakó völgyhid próbája 1897-ben.	291.p
13. Ladók völgyhid 1897-ben.	291.p
14. Csíkszereda–Gyimes vonal Tatros völgyhídja.	292.p
15. Gyimesfelsőlok a Csíkszereda–Gyimes vonal építéskor 1897-ben.	292.p
16. Gyimesbükk vasútállomás 1897-ben.	293.p
17. Magyar–román határon az utolsó magyar vasúti őrház és a Rákóczi vár.	293.p
18. Marosvásárhely-Deményháza közti helyi érdekű keskenyvágányú vasút terve.	294.p
19. Deményháza-Parajd közti helyi érdekű keskenyvágányú vasútvonal terve.	295.p
20. Az erdélyi vasúthálózat 1915-ben.	296.p



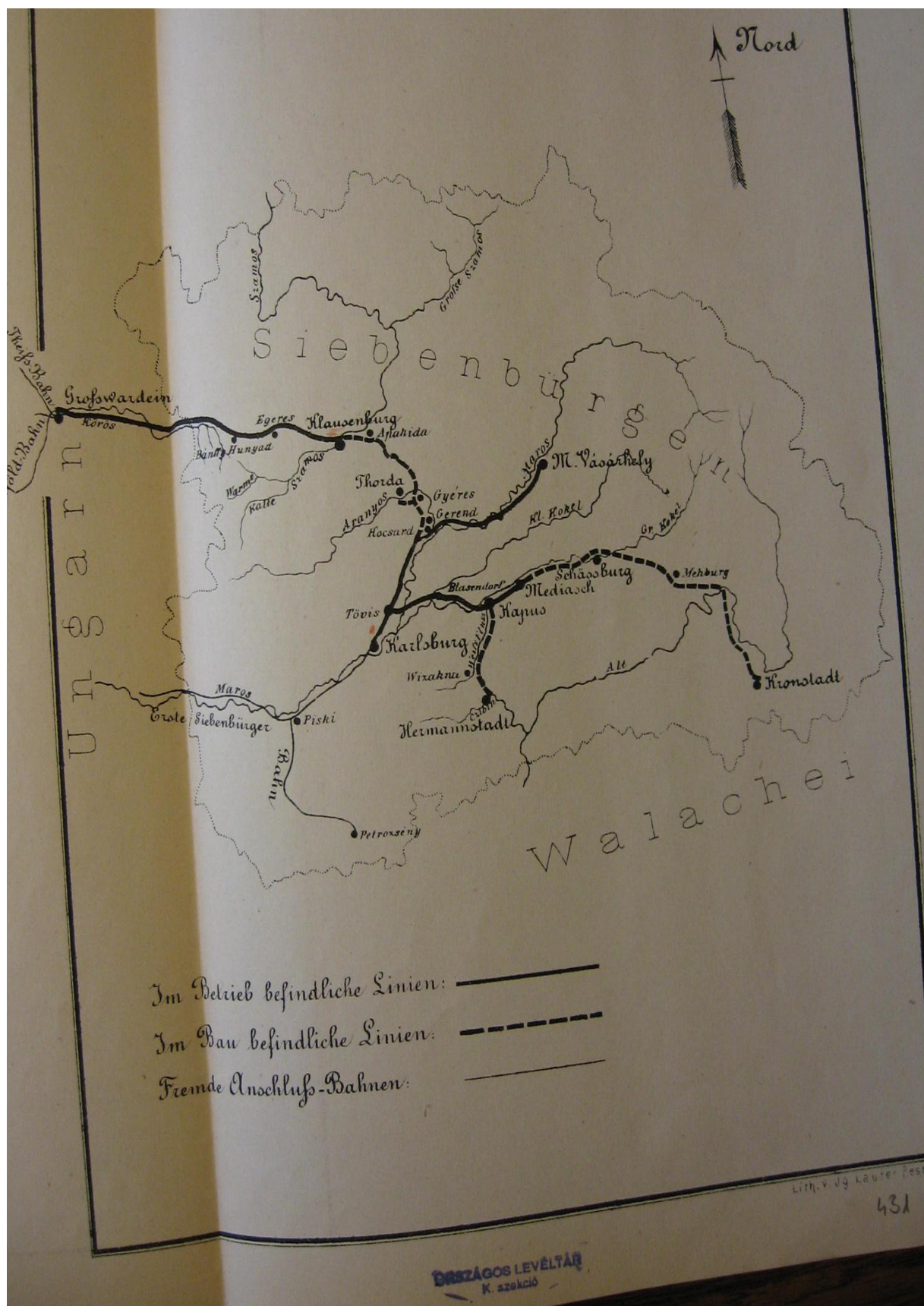
2. Hollán Ernő vasútvonal hálózat terve 1856-ból. (Hollán, 1856. térképmelléklet.)



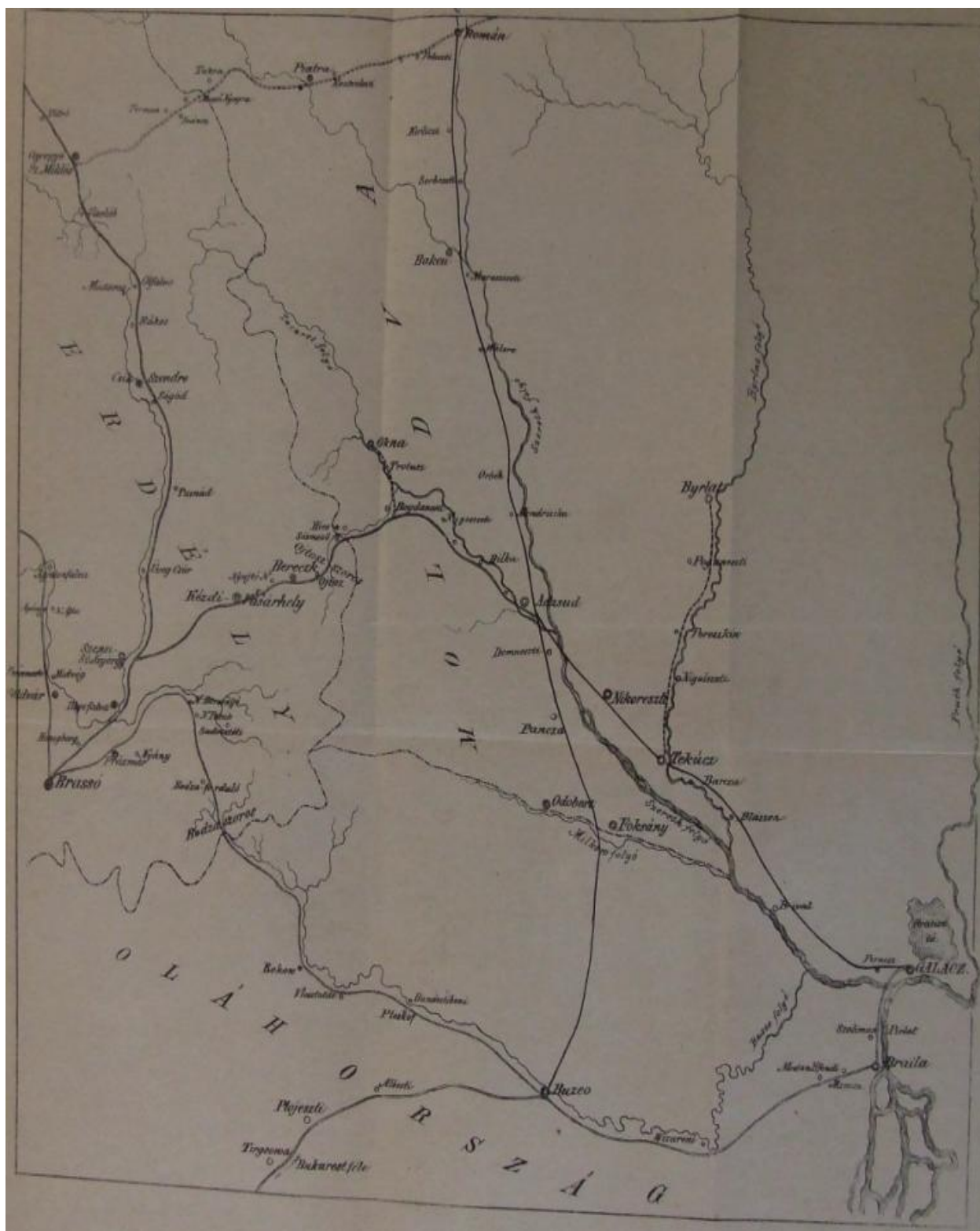
3. Mikó Imre Magyarország vasúthálózati térképe 1867-ből. (Mikó Imre: Magyarország vasúthálózata. Pest, 1867, k.n. térképmelléklet)



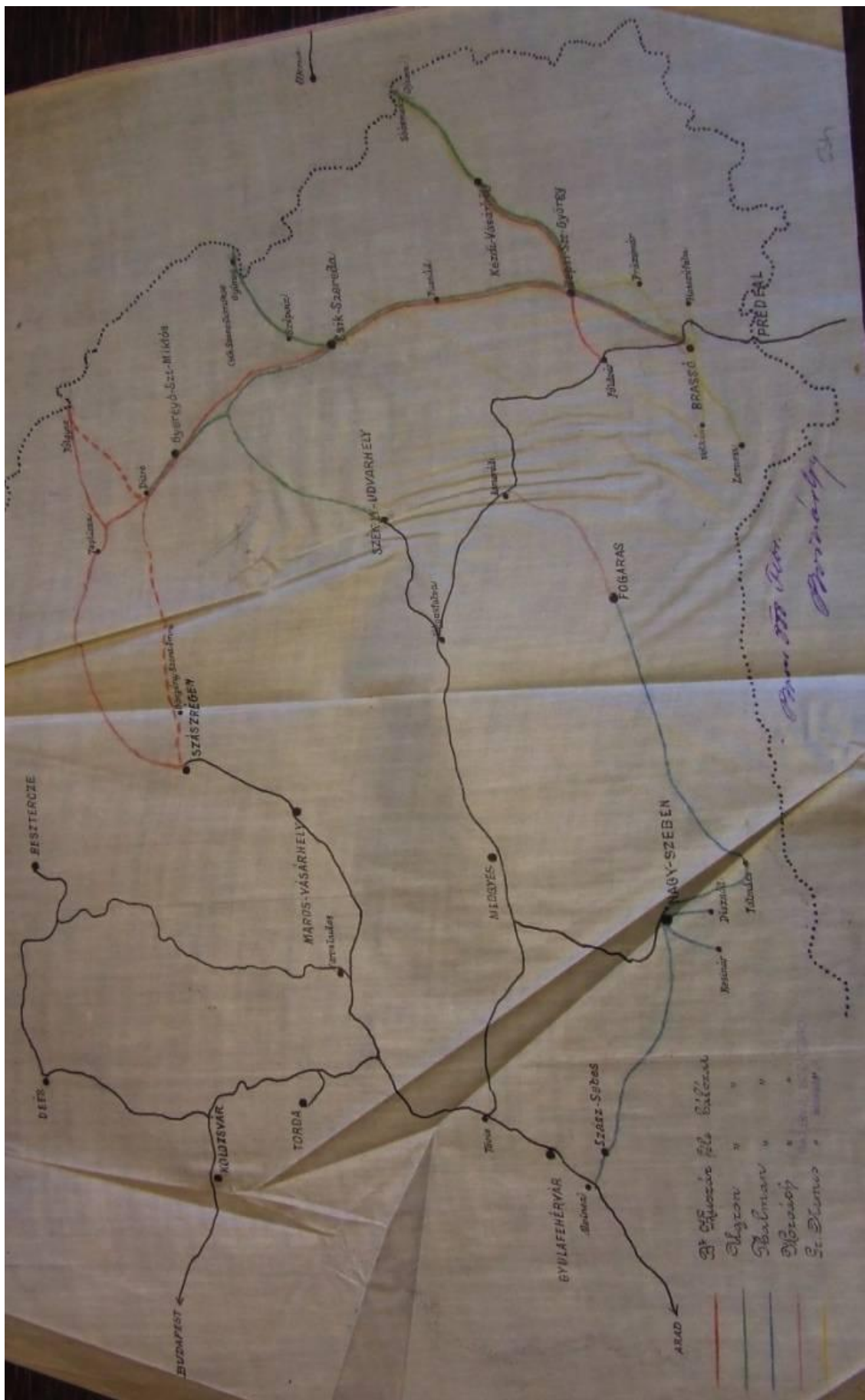
4. Erdély geológiai térképe. (Erdély nevesebb fürdői 1902-ben. Budapest, 1903. Hornyánszky Nyomda. Térképmelléklet)



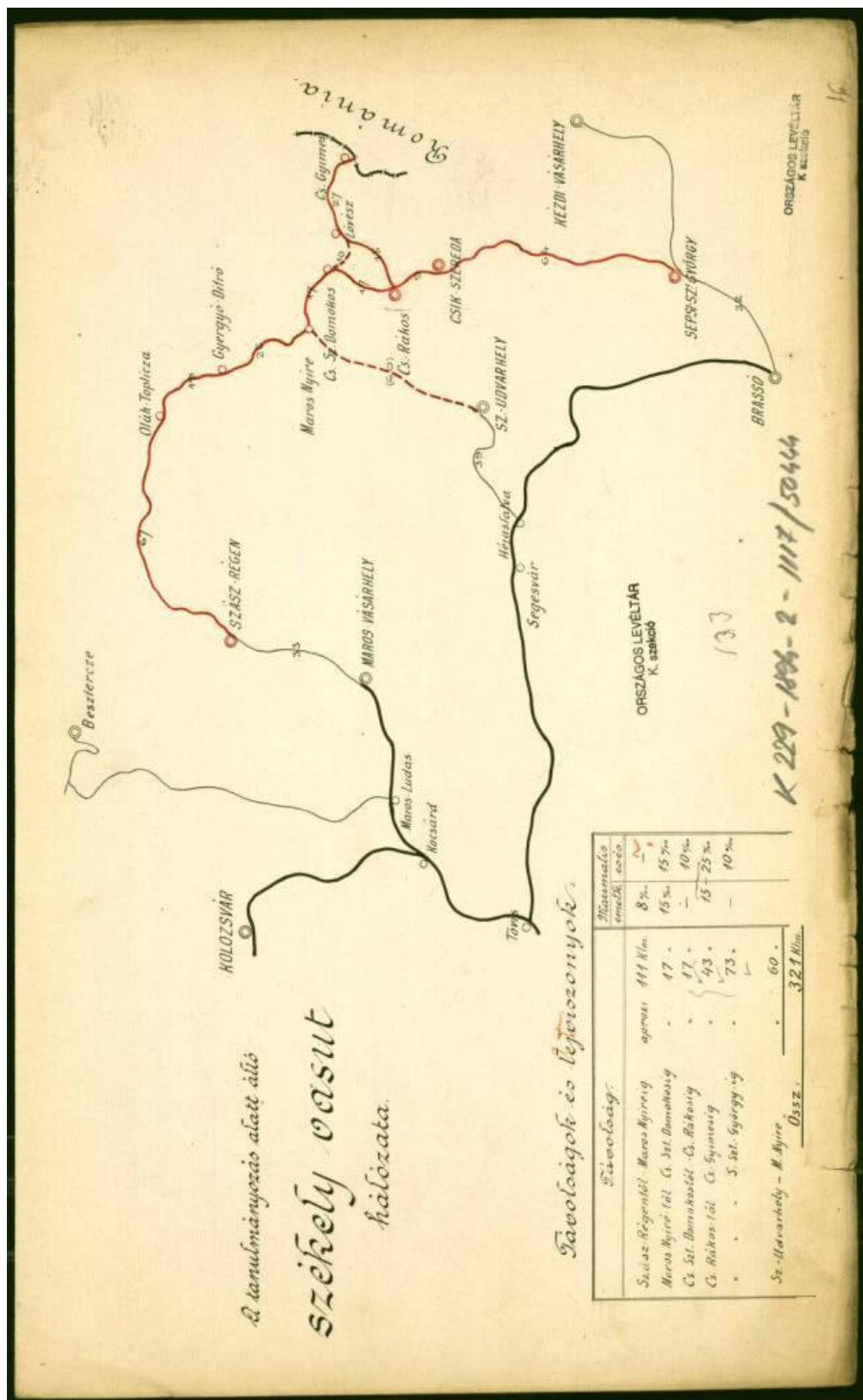
5. A Magyar Keleti Vasút hálózata 1872-ben. (MOL. K 246–218. csomó–1872.)



7. A magyar-román vasúti csatlakozási tervek az 1870-es évekből (Emlékirat a keleti vasútnak csatlakozási pontjára nézve. Pest, 1870, k.n. térképmelléklet.)



8. Erdélyi helyi érdekű vasútvonal tervek 1888-ból. (MOL K. 229-177 csomó 17 tétel–1888–3294.)

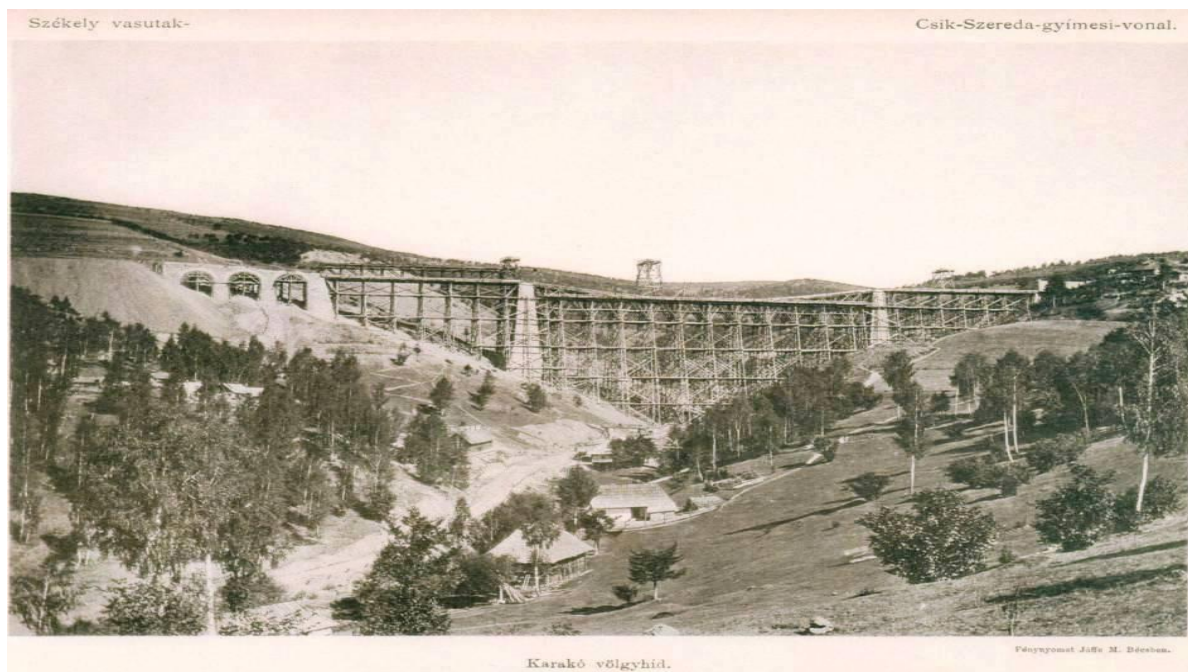


9. A székely vasúthálózat terve 1894-ből. (MOL. K. 229–316. csomó. 2 tétel–1894–1117.)

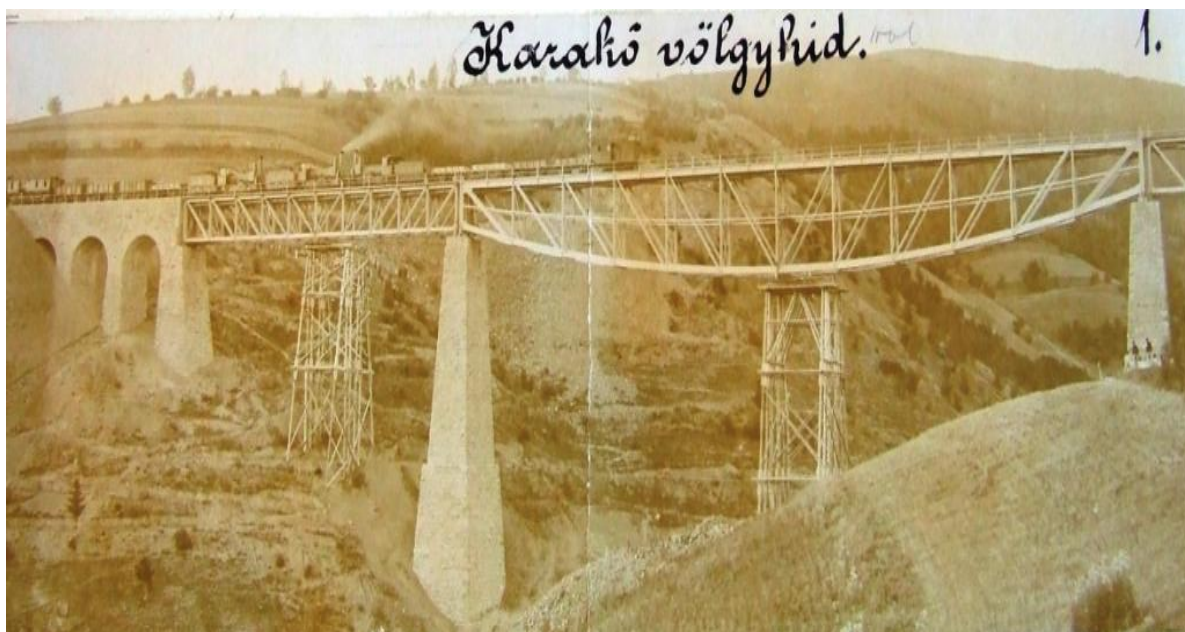


Tusnádfürdő állomás.

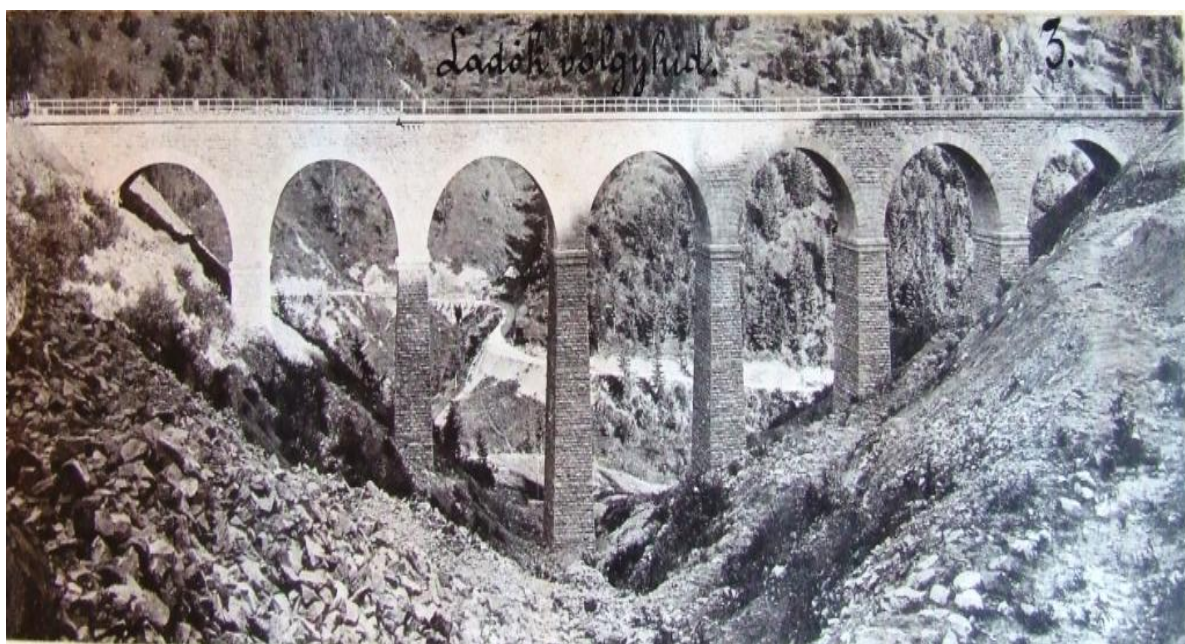
10. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasút építése Tusnádfürdőnél 1896-ban. (Csíkszerdai Székely Múzeum fotógyűjteménye)



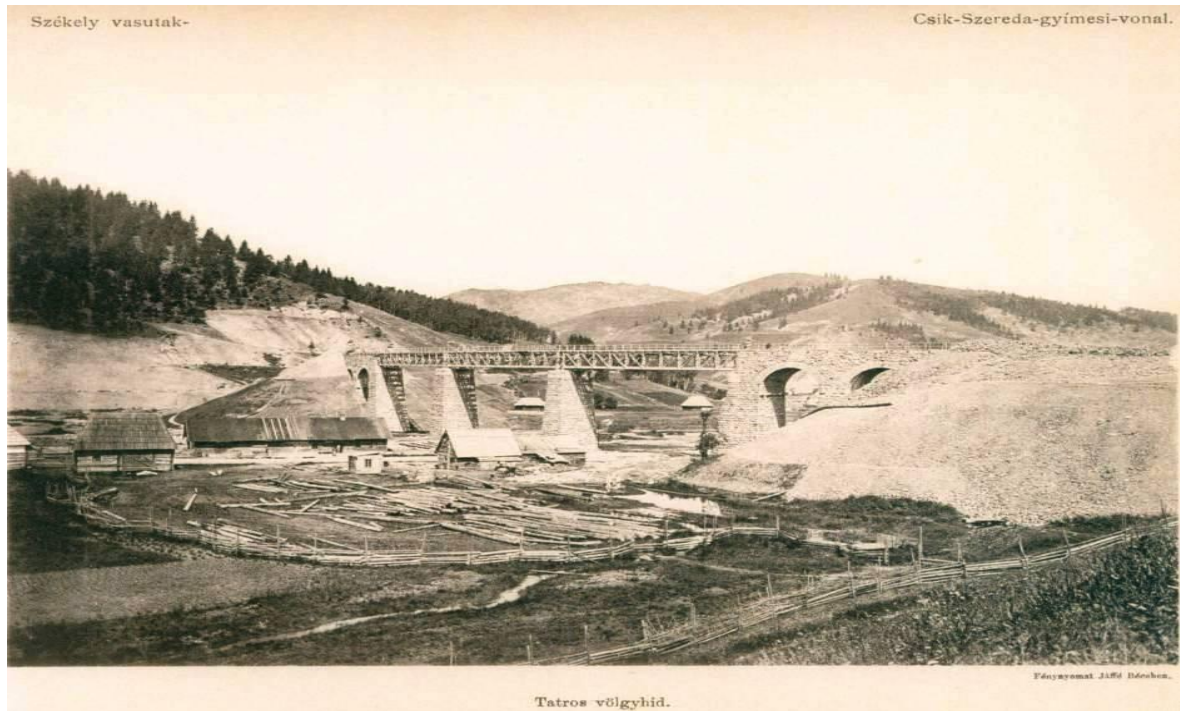
11. Csíkszereda–Gyimes vasútvonalon a Karakó völgyhíd. (Rigó László csíkszerdai műgyűjtő gyűjteményéből.)



12. A Karakó völgyhíd próbája 1897-ben. (MOL. K 229–800. csomó 2 tétel–1898.)



13. Ladók völgyhíd 1897-ben. (MOL. K 229–800. csomó 2 tétel–1898.)



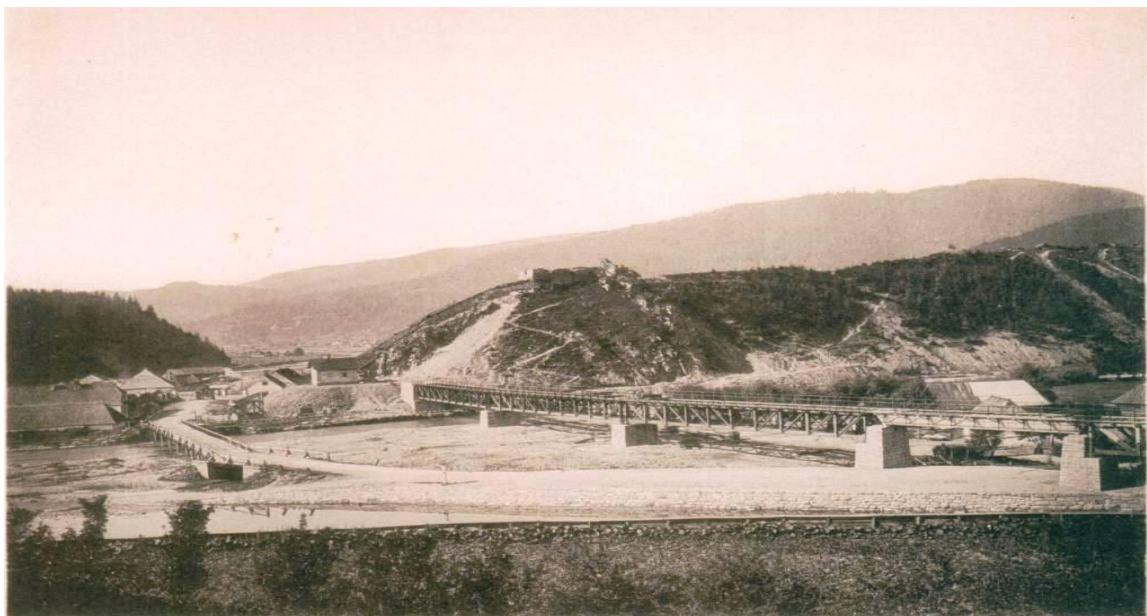
14. Csíkszereda–Gyimes vonal Tatros völgyhidja. (Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.)



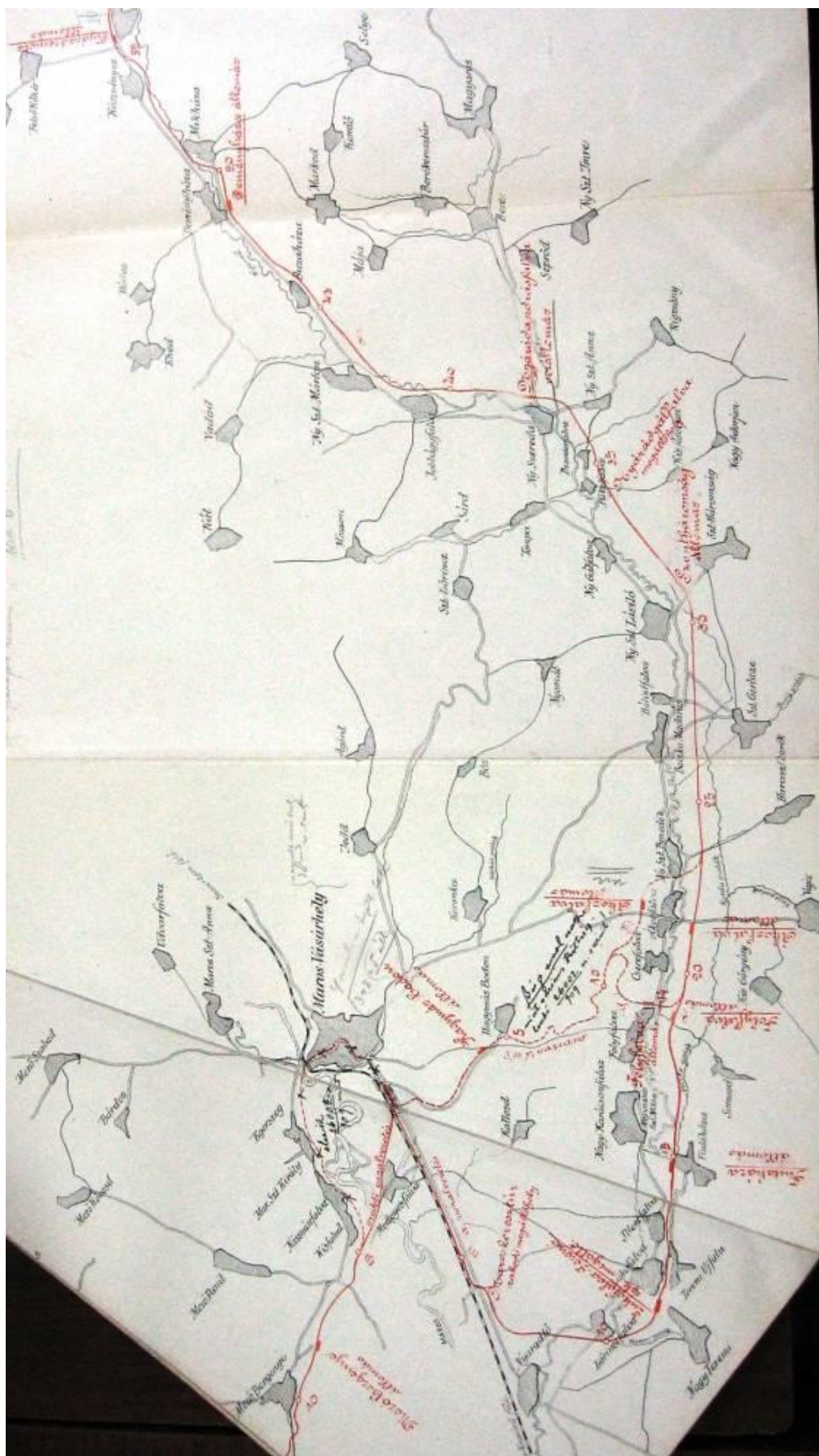
15. Gyimesfelsőlók a Csíkszereda–Gyimes vonal építésekor 1897-ben. (Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.)



16. Gyimesbükki vasútállomás 1897-ben. (Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.)



17. Magyar-román határon az utolsó magyar vasúti őrház és a Rákóczi vár. (Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteménye.)



18. Marosvásárhely-Deményháza közti helyi érdekű keskenyvágányú vasút terve. (ROLMmKMv. Technikai iratok 109. Fond 9. 27. csomó 1909.)

